N° 274.—6e Année
(Tous les Jeudis)

10 Décembre 1903
40 centimes

Dans ce Numéro, un hors-texte en couleurs : BAYLE

LA VIE AU GRAND AIR

Jacquelin patineur

(Voir à l'intérieur du numéro l'article sur "Jacquelin patineur")

Pierre Lafitte & Cie, Éditeurs, 9, Avenue de l'Opéra, Paris.

Les Étapes de l'Automobile » La Marche des "Mille Regrets" » La Ceinture d'Or

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK · KODAK · KODAK

LES **CONCOURS KODAK**

(25.000 fr. de prix)

sont prolongés jusqu'au

30 JUIN 1904

Règlements et conditions envoyés gratuitement

S'ADRESSER CHEZ

EASTMAN KODAK

PARIS 5, Av. de l'Opéra, 4, Place Vendôme | **LYON** 26 et 28 rue de la République

KODAK · KODAK · KODAK

PRIX SANS PRÉCÉDENTS

VOITURES

6 chevaux, Moteur de **DION**

3700 francs —

12 chevaux, Moteur de **DION**

6500 francs —

MOTTE

25, Rue de Courcelles, à LEVALLOIS

MOTOCYCLETTES, CYCLES avec pièces embouties **CLEVELAND**

PRENEZ GARDE, Ma

Vous commencez à grossir, et grossi vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votr restera ou redeviendra svelte. — Le f 50 dragées est expédié franco par le* **LABORA** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-pos **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT G** — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bo*

AUTOMOBILES ET CYCLES

de toutes marques

MORS
CLÉMENT
G. RICHARD

L'AUTO GÉNÉRALE

Ancien Établissement J. SALLERON

Tél. 5

— 41 —

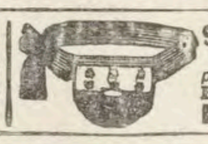
Rue St-Ferdi

(Avenue de la Grande-Armé

ACCESSOIRES RÉPARATIO

SAVON DENTIFRICE VIGIER Le Meilleur Dentifrice Antiseptique Pour l'ENTRETIEN des DENTS, GENCIVES, MUQUEUSES, et ÉVITER les ACCIDENTS de la BOUCHE. — BOITE PORCELAINE, 3 Fr. SAVONS HYGIENIQUES et MÉDICAMENTEUX à tous médicaments : S. au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à chtyol ; S. Boraté, etc. — PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**



SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

AUTOMOBILES

GILLET-FOREST

7, 10 et 12 chevaux

75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres. Complément indispensable du massage. Son emploi chasse les rhumatismes, éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts contusions, etc etc.

le flacon Franco Poste **2f10** contre Mandat Poste

3 flacons Franco Gare **5f** ou domicile **5f25**

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN.
31 Faubourg Bourgogne Orléans

LES AUTOMOBILES MERCÉDÈS

Détentrices de la Coupe **GORDON-BENNETT**

vont faire sensation au prochain SALON DE L'AUTOMOBILE et seront les plus demandées sur le marché automobile en 1904.

20-24 CHEVAUX ◆ 28-32 CHEVAUX ◆ 40 CHEVAUX ◆ 60 CHEVAUX

TRÈS IMPORTANT. — Les commandes pour 1904 étant près d'atteindre le chiffre de production, prière de s'inscrire sans retard.

Renseignements à demander à M. C.-L. CHARLEY

71, Avenue des Champs-Élysées, PARIS

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF POUR LA FRANCE

Télégraphe : AMCHARLEY — Téléphone : 549-77

NOUVEAUTÉS :
Long châssis
Suspension extra-souple
Silence absolu
C'est l'idéal pour le tourisme.

Société Anonyme des Automo

MOTOBLO

Châssis 1903
10 Chevaux — 2 Cylindre
6000 francs

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en

102, Rue des Vivants, 102
BORDEAUX-LA BASTI

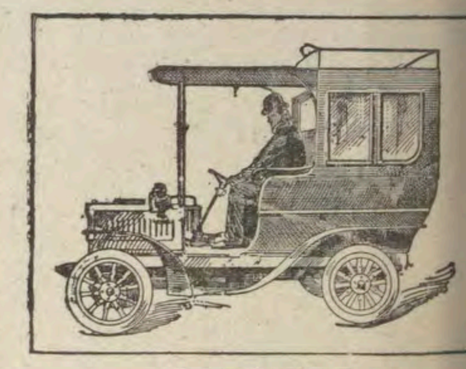
Moi, je fume le BLOC-SUE

MOTO-NAPHTA

ESSENCE SPÉCIALE
POUR AUTOMOBILES
en Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

AUTOMOBILE

TONY HUBE



OMNIBUS

Châssis 6, 8, 11, 14 et 20 chevaux. Transmissi cardan ou à chaînes. Prise directe en grande vite

USINES :
56, r. du Vieux-Pont-de-Sèvres, BILLANCO

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.

113, faub. St-Honoré, Paris

PROTECTEUR
Applicable sur TOUS PNEUS
NEUFS & USAGÉS
Évite
DÉRAPAGE, CREVAISONS
ÉCHAUFFEMENT, POUSSIÈRE

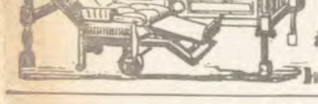
CHAMEROY

AU VESINET (S.-et-O.)

CARABINES à AIR COMPRIMÉ

Tirant à balles à plombs, et à flèches, pour Jardin et Tir de Salon. — GARANTIES SANS DANGER
PRIX : 24 fr., 18 fr., 12 fr., 8f50 *Franco.*

Catalogue illustré Franco. – RIGAUD, Fabt, 26, Rue du Temple, Paris.



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HÔPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 fig

La petite voiture américaine

OLDSMOBILE

SERA LE SUCCÈS DU SALON D'AUTOMOBILES 1903

S'adresser : OLDS MOTOR WORKS, 8, Rue Béranger

L'Appareil PHOTO

JOUGLA

45, Rue de Rivoli

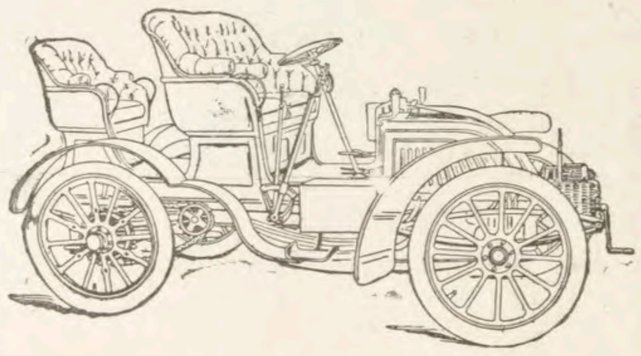
SINNOX

se charge en **PLEIN JOUR** *avec la Boîte de Plaques elle-même.*

Ernest LOSTE *37 RUE BRUNEL* — (Téléph. 557-43) —

Livre des Voitures **CLEMENT**

2 et 4 CYLINDRES



SPIDER ROI DES BELGES

A. VEDRINE & Cie

Carrossiers

COURBEVOIE

(Seine)

Téléphone : 562-62

NOUILLES & MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS

SCAPINI

BISCUITS

MAISON PRINCIPALE
38, Bd de Strasbourg – PARIS

PNEU CONTINENTA

GAGNANT LA COUPE

GORDON-BENNET

18, RUE BRUNEL, PARIS

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . 16 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.

10 Décembre 1903. — N° 274
Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

(Cliché P. Doyé). M. Paul Méry. M. Tampier. Dr Grunberg. M. Georges Boyer.

LA MARCHE DES « MILLE REGRETS » — L'ARRIVÉE DE M. GEORGES BOYER, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'OPERA

Tout le monde marche, pourquoi ne marcherions-nous pas, se sont dit les secrétaires de théâtre, dont l'association — on sait pourquoi — est dénommée les «Mille Regrets ». Et quoiqu'ils n'aient guère la réputation de marcher, quand il s'agit d'accorder une loge, ils ont marché dimanche, de la Concorde à la Cascade, en vrais sportsmen. Notre confrère Frantz-Reichel, ancien recordman de l'heure, secrétaire de la Grande Roue, finit premier devant Paul Méry et Des-

ENTRE NOUS

Le Challenge Inter-Régiments
de la "VIE AU GRAND AIR"

La Vie au Grand Air, toujours la première à encourager les sports, ne pouvait rester indifférente au mouvement sportif qui s'est créé cette année, dans la plupart de nos régiments. Aussi, afin de prendre une part active au développement des sports chez nos troupiers, on sait que nous avons décidé, il y a quelques mois, d'offrir un superbe bronze, challenge d'une épreuve de Cross-Country militaire qui se disputera chaque année par épreuves éliminatoires dans les différentes régions, les équipes gagnantes devant venir courir à Paris un match final, pour l'attribution de ce challenge. La première de ces épreuves s'est disputée au mois d'août dernier, entre les 7e, 10e et 20e corps d'armée, et la victoire est revenue à l'équipe du 146e Régiment d'infanterie, qui est devenue ainsi détentrice, pour une année, de notre challenge.

Nous avons reçu du capitaine Roussel, officier d'ordonnance du général Pamard, commandant la 39e division d'infanterie, la lettre suivante, nous annonçant la remise de notre challenge à l'équipe victorieuse.

MONSIEUR LE DIRECTEUR DE LA "VIE AU GRAND AIR",

M. le général Pamard a fait remettre au Colonel commandant le 146e régiment d'infanterie l'objet d'art, challenge de la *Vie au Grand Air*, qui revient à son régiment pour cette année.

Il me charge de vous remercier et de vous dire que son appui est tout acquis à des épreuves sportives analogues à celles du mois d'août dernier et auxquelles il s'intéresse tout particulièrement.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

L. ROUSSEL,
Capitaine-officier d'ordonnance,
Président du Groupe sportif de la 39e division.

Nous ne pouvions, de notre côté, recevoir un meilleur encouragement, et si la première épreuve, bien que disputée à une époque un peu tardive, mit aux prises bon nombre de concurrents, nous sommes en droit d'espérer que tous les groupes sportifs tiendront à se faire représenter dans notre second cross inter-régiments que nous organiserons au commencement de la saison, et dont nous publierons sous peu le règlement.

NOTRE CALENDRIER

SUR le seuil de la nouvelle année, nos abonnés et lecteurs apprendront avec plaisir que nous avons décidé de leur offrir un charmant calendrier en couleurs pour 1904, spécialement exécuté pour nous par le dessinateur de grand talent Lucien Métivet. Ce calendrier, qui sera encarté dans notre prochain numéro et remplacera notre hors-texte habituel, est du format 30 × 50. Il sera, en même temps qu'un almanach très pratique, un fort gracieux ornement pour une chambre ou un bureau, comme on peut le voir d'après la réduction que nous en publions ici.

RÉDUCTION DU CALENDRIER "VIE AU GRAND AIR" EN COULEURS, OFFERT GRATUITEMENT A TOUS NOS ABONNÉS ET LECTEURS

Notre Numéro du Salon

C'est aujourd'hui que le 6e **SALON DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE** *ouvre ses portes.*
Comme les années précédentes, nous consacrerons un

Numéro exceptionnel

à cette grande manifestation de l'industrie française. Mais pour ne pas priver nos lecteurs du compte rendu des événements sportifs de la semaine, nous avons décidé de faire de ce numéro un

Numéro spécial hors série

qui viendra en supplément du numéro ordinaire.
Ce numéro exceptionnel, qui contiendra

36 pages

et constituera un véritable album du Salon de l'Automobile, paraîtra le

17 Décembre

Il ne sera vendu que

10 Centimes

et sera adressé à tous nos abonnés.

Nous sommes acheteurs, au prix de *cinquante centimes*, des numéros 58, 83, 84, 109, 116, 126, 134, 143, 180, 183, de la *Vie au Grand Air*.

Jacquelin patine

Le premier pas sur la glace. — Quelques notions préliminaires.

Il est d'une bonne discipline que le patineur novice acquière d'abord, en se tenant seul sur la glace, quelques notions très simples, mais indispensables, sur l'équilibre des corps et la nature glissante de la glace. Ensuite il s'exercera, sous la conduite de son professeur, à marcher *sur la glace à tous petits pas, la pointe du pied droit, dix centimètres devant la pointe du pied gauche, etc., etc.*

Résultat fatal et inéluctable de la première leçon.

Jacquelin patine ! Il patine avec rage, avec frénésie. Il est presque aussi excellent patineur qu'il était et s'apprête à redevenir excellent cycliste. Il affirme d'ailleurs que le patinage est pour lui le meilleur exercice pour retrouver sa forme, et tous les jours il « travaille », au Palais de Glace, où ses rushes et ses arrêts en vitesse sont admirés, comme, autrefois, ses démarrages ou ses deux cents mètres. Au moment où s'ouvre l'hiver, nous avons pensé que nos lecteurs goûteraient fort la leçon de patinage que Jacquelin a bien voulu poser pour eux, en compagnie de l'une des plus jolies habituées du Palais de Glace et de l'excellent professeur Bourgeois.

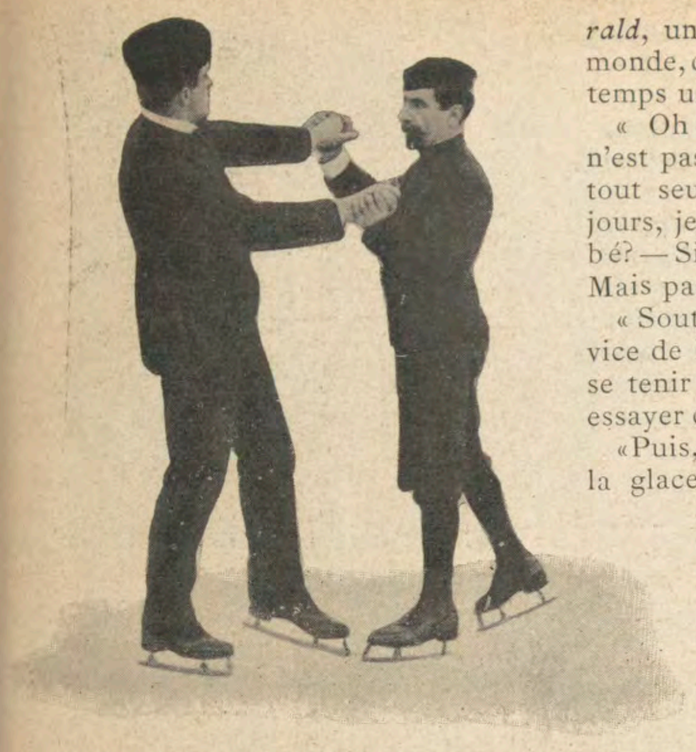
✣ ✣ ✣

ONZE heures du soir. — Là-haut, l'orchestre joue du Berger ; en bas, sur la piste glacée, de jolies patineuses valsent dans l'envolée des fourrures et le balancement des jupes. Au milieu des groupes, frôlant le patineur solitaire qui risque ses timides premiers pas sur la glace, évitant le « tandem » lancé à toute volée, ou « la mouette » qui tourne, un homme rasé fonce à toute allure, le corps penché en avant, longeant sans repos les barrières qui tranquillisent les buveurs de cocktails. C'est un fou !... Quel casse-cou !... Il va se tuer !... Mais non, il est très adroit... Il ne culbute personne !... C'est un miracle ! Non, c'est Jacquelin. Il n'arrête pas une seconde. Il valse. Le voilà qui guide les pas hésitants d'une petite blonde, qu'il soutient de bonnes paroles, et d'un bras nerveux. Il forme un tandem, repart tout seul, fonce sur moi, et, dans un giclement de glacillons, cale brusquement, à quelques centimètres, ses deux patins dans le bloc glacé. « C'est moi, me dit-il, bonjour !... — Alors, vous n'êtes plus qu'homme du monde. Beau métier, mais qui vous fait coucher trop tard pour rester champion. — Je m'entraîne. — A quoi ? Rêveriez-vous de succès dans l'Engadine ! — Non, mais le Vélodrome d'Hiver va bientôt ouvrir, et alors !... » Et Jacquelin me montre, sous son veston, une chemise d'un rose tendre, trempée de sueur. « C'est de la graisse qui fond, ajoute-t-il ; douze livres depuis un mois ; encore un peu, et j'aurai retrouvé ma normale de 80 kilos. Voyez-vous, il n'y a rien de tel que quatre heures de patins pour arriver à un tel résultat, et puis les cuisses, les jambes, les reins, tout s'assouplit, la tête travaille aussi, le souffle revient. Quand le nouveau vélodrome ouvrira, je n'ai qu'à monter en bicyclette et je suis en forme... — Alors, c'est sérieux ! — Parfaitement. Je veux faire mon petit Ellegaard. — Et redevenir le grand Jacquelin !... — C'est possible ! — Et cette chemise si rose, si tendre, vous allez la quitter sans regret et reprendre le maillot ? On avait dit pourtant... — Je vous répète que c'est très sérieux, et puis ma chemise, trop rose, est usée, et puis, d'abord, elle n'est pas rose. — Mettons « crête de coq déteint ». — C'est ça ! »...

Le lendemain, Jacquelin me pose la leçon promise. Aux pieds, il a les patins que lui a offerts notre confrère Frost, du *New-York He-*

Le dehors en avant.

Le corps est penché à gauche et suit ainsi le mouvement du patin qui décrit sur la gauche un arc très allongé. C'est un des quatre mouvements de la gamme *du patinage.*



En arrière.
Les mouvements en arrière sont les mêmes que les mouvements en avant, mais renversés.

rald, un des meilleurs patineurs du monde, qui lui a communiqué en même temps un peu de son expérience.

« Oh ! me dit Jacquelin, patiner n'est pas très difficile. J'ai commencé tout seul, moi, et au bout de deux jours, je me tenais. — Sans être tombé? — Si, une cinquantaine de fois !.,. Mais passons, et abordons la leçon.

« Soutenu par son professeur, le novice de la glace doit commencer par se tenir droit sur ses deux patins et essayer de maintenir son équilibre.

« Puis, ensuite, il commence à essayer la glace en faisant de petits pas de 10 centimètres, les pointes de patins un peu plus ecartées que les talons, en prenant bien soin de se tenir très droit, les reins cambrés, le ventre creux, les genoux légèrement infléchis de telle façon qu'ils s'alignent avec la pointe du pied, et la poitrine. En effet, la glissade, courte ou longue, est produite par le déploiement du genou qui agit comme un ressort, et a tendance en se redressant à pousser en avant la pointe du pied, et la glissade est plus ou moins longue, suivant qu'on met plus ou moins longtemps à déployer le genou.

« Voilà donc le point de départ, l'élève se tient et fait de petits pas. Il s'agit de lui apprendre à glisser. La meilleure méthode, à mon avis, est celle-ci. Faites-lui faire trois petits pas, sans glisser, et laissez-le glisser sur le quatrième le plus longtemps possible — ce sera d'ailleurs très court d'abord — puis recommencer l'exercice en partant de l'autre pied; ainsi l'élève apprendra à se tenir tour à tour en équilibre sur les deux pieds, suivant la gamme des pas du patin que nous aborderons tout à l'heure, ceci n'étant que des recommandations générales. Mais surtout dès le début apprenez-lui bien à regarder devant lui et non à ses pieds, et surtout à ne pas " boiter ", c'est-à-dire à ne pas faire une glissade plus longue que l'autre, sous prétexte qu'il a une jambe plus forte que l'autre. Si vraie que soit la chose, l'habitude n'en est pas moins déplorable. Le débutant doit commencer par compter le temps que dure sa glissade la plus longue, 1, 2, 3 par exemple, et veiller ensuite que la glissade suivante dure le temps de compter 1, 2, 3 avec la même vitesse. Ceci est une bonne habitude à prendre. On peut patiner sans cela, on ne patine vraiment pas bien sans cela.

La mouette.
Les patineurs partent dans cette position, puis en décrivant un arc de cercle, le patineur passera à la droite de sa danseuse et recommencera ensuite la figure de l'autre côté.

« Passons maintenant à la gamme des pas du patinage, qui est la clef, si tant est qu'une gamme puisse devenir une clef, la clef de toutes les figures qu'exécutent les patineurs les plus forts.

« La fameuse gamme se compose de quatre mouvements : 1° " le dehors en avant ", 2° " le dedans en avant ", 3° " le dehors en arrière ", 4° le dedans en arrière ".

« Dans le " dehors en avant ", le pied décrit un arc de cercle très allongé qui s'éloigne du centre du corps, tandis que le corps lui-même penche du même côté.

« Dans le " dedans en avant ", au contraire, le pied est ouvert au départ et le corps penché dans la direction opposée à celle où l'on tourne.

« Dans le " dehors en arrière ", le pied est ouvert, dans le "dedans en arrière", le pied est fermé, mais le mouvement est le même, avec cette différence que, dans les mouvements en avant, plus le mouvement s'accentue, plus le patin qui pose d'abord sur la partie moyenne a tendance à appuyer sur le talon, tandis que dans les mouvements en arrière, plus le patin a tendance à porter sur la pointe.

« Une fois seulement qu'on connaît à fond les dehors et les dedans, on peut apprendre le "trois", les "croisés", puis se lancer dans les figures de fantaisie, le " tandem ", la "mouette", la " valse ", d'abord, plus tard, la " locomotive ", la " bobine", " l'aigle ", etc., etc. qui sont des variantes plus ou moins compliquées des dehors et des dedans.

« Prenons maintenant notre patineur des pieds à la tête pendant qu'il exécute les mouvements que je viens d'expliquer.

« Les pieds doivent être chaussés, à mon avis, de souliers de 19 centimètres de tige avec un peu de molleton au cou-de-pied, montés sur des patins d'une pointure au-dessus.

« Dans le mouvement, ils ne doivent pas balancer à droite, à gauche et en l'air au bout des jambes. Quand le pied gauche, par exemple, passe en avant, le pied droit doit filer doucement en arrière et revenir ensuite en avant, la pointe du patin restant à 2 ou 3 centimètres de la glace, sans que jamais le genou et les chevilles se soient écartés de plus de quelques centimètres. Il faut même qu'ils se frôlent très légèrement.

« Les épaules sont le guidon de la machine, ce sont elles qui doivent la diriger, la maintenir en bonne position, de façon que le corps, dans tous les mouvements, ne forme jamais qu'une seule ligne, c'est-à-dire qu'il ne se brise pas aux hanches.

« Les bras, selon Frost, doivent avoir non de la grâce, mais de l'aisance, c'est-à-dire que ne prenant pas grande part aux mouvements, ils doivent garder toute leur liberté, n'avoir aucune contrainte; le patineur doit pouvoir prendre son mouchoir, allumer sa cigarette, serrer des mains, sans aucune gêne.

— Ouf! Jacquelin, que de choses, que de choses, et quel professeur vous faites! Dites-moi. En cas de chute?

— Se plier en trois, dit Bourgeois, le fond de l'inexpressible à hauteur des talons, la tête un peu au-dessus des genoux, en se "groupant", comme on dit d'un mot en terme de gymnastique.

« Ce ne sont là que des principes, ajoute Jacquelin, mais, du moins, sont-ils les plus essentiels à connaître, pour le débutant qui vient s'aventurer sur la glace, mais il a encore à se perfectionner avant de faire comme Frost qui peut patiner une heure sur un seul patin; mais c'est là d'ailleurs un tour de force peut-être unique. »

Là-dessus, Bourgeois est parti en valsant avec la charmante patineuse qui avait bien voulu poser pour nous.

L'orchestre, là-haut, jouait du Berger ! En bas, un homme suait, suait, suait. Les gens disaient : « C'est un fou! Quel casse-cou ! » C'était Jacquelin qui s'entraînait.

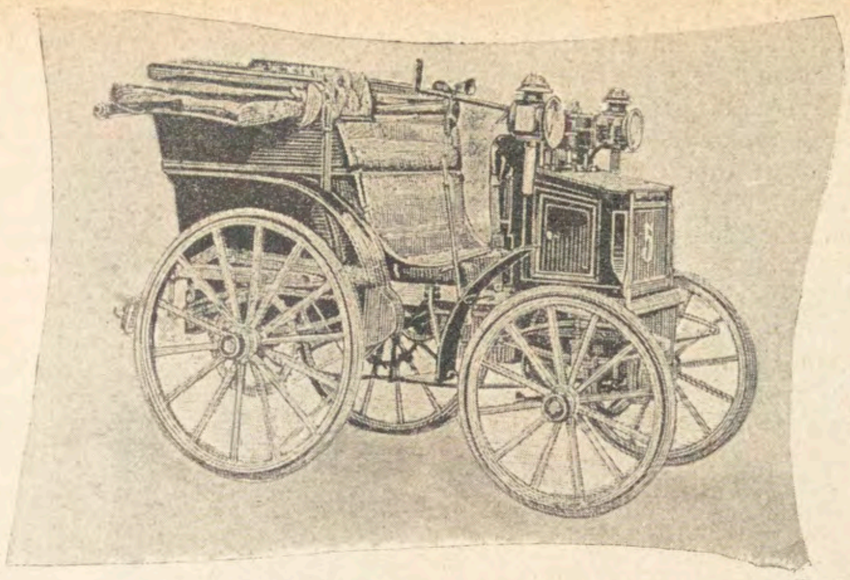
ANDRÉ CHAIGNON.

Arrêt brusque.
Lancé à toute vitesse, Jacquelin s'arrête brusquement en pivotant sur lui-même de 45 degrés. Les deux patins se calent dans la glace et le corps par la force acquise est ramené doucement dans la verticale.

La valse.
Le valseur et sa danseuse patinent tour à tour en avant ou en arrière, en tournant.

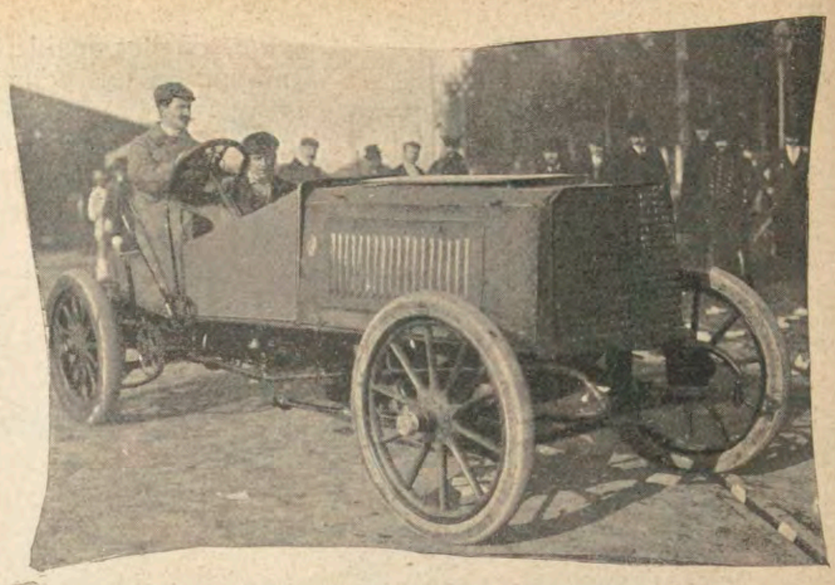
Figure à trois.
Une des figures les plus jolies, qui prête à beaucoup de fantaisie et qui est très gracieuse lorsqu'elle est pratiquée comme ici, par deux patineurs émérites et une jolie patineuse.

Les Étapes de l'Automobile



1895 — L'Ancêtre.

La 4-chevaux Panhard et Levassor, menée par Levassor, gagnant de Paris-Bordeaux et retour, 1.190 kil. en 48 h. 47 m., 24 kil. à l'heure. Le lévrier de l'époque.

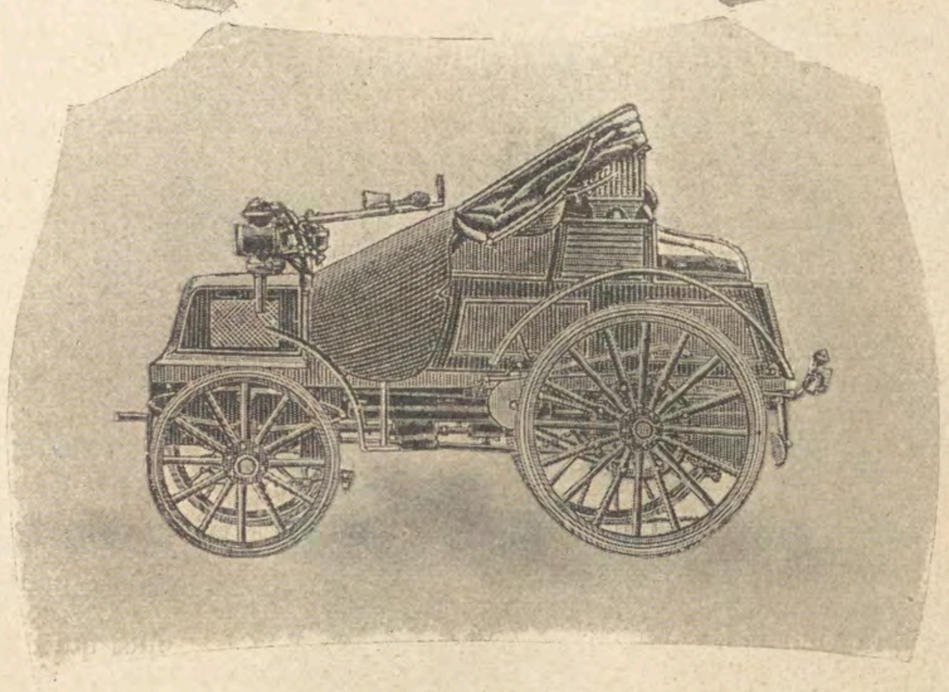


1903 — Rigolly sur sa 100-chx Gobron-Brillié.

136 kil. à l'heure ! ce qui n'étonne plus personne aujourd'hui. Le capot s'est un peu allongé.

I

Au moment où le Salon de l'Automobile ouvre ses portes pour nous faire admirer les modèles de 1904, il nous a paru intéressant de présenter à nos lecteurs les ancêtres de notre industrie qui firent, il y a quelques années, l'admiration de tous et que l'on considérait alors comme ayant atteint le summum de la perfection. Fort heureusement, on a fait mieux depuis.



La première 4-cylindres. — La 8-chevaux non équilibrée Panhard et Levassor, menée par Mayade — 1894.

Gagnante de Paris-Marseille et retour, 1.711 kilom. en 67 h. 42 m. Les populations sont stupéfaites. On commence à se demander où s'arrêtera la vitesse.

✣ ✣ ✣

Darwin, qui ne s'étonnait pas ou qui ne s'étonnait plus que l'homme descendît du singe, aurait peut-être marqué plus d'étonnement, en voyant de quels *tacots* dérivaient nos voitures automobiles modernes.

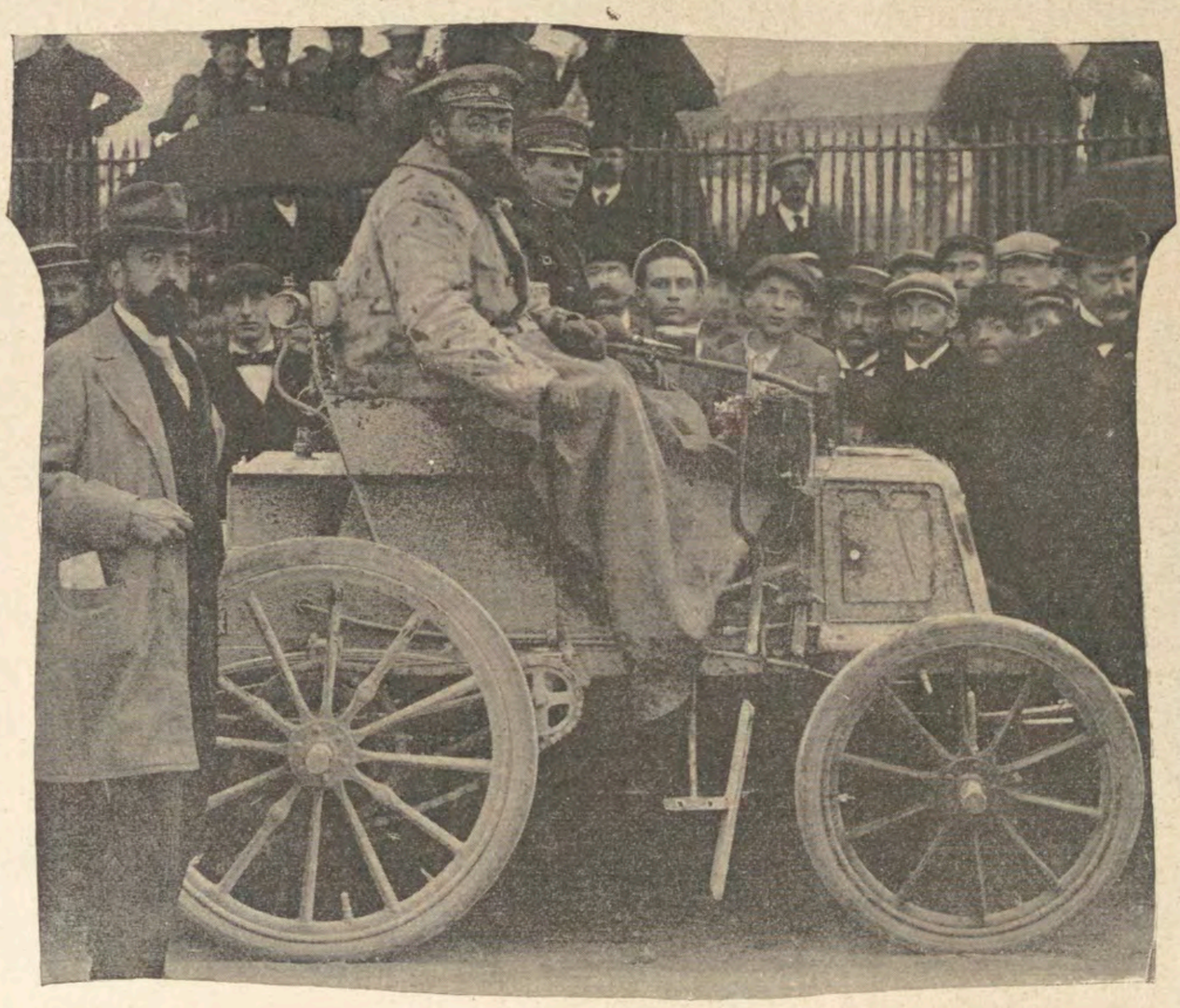
L'évolution se fait avec une lenteur majestueuse dans les êtres vivants où le moindre caractère nouveau demande, pour être enregistré par l'hérédité, une suite de siècles, tandis que la matière, pourvu qu'elle n'enregistre pas cette hérédité, évolue avec une rapidité bien plus grande et qui n'a d'autre limite que la puissance de volonté et la vigueur d'intelligence de celui qui la transforme ainsi à son gré. Il y a certainement plus de ressemblance entre tel de nos contemporains et le singe de l'époque quaternaire, qu'entre une automobile d'il y a dix ans et la voiture actuelle. La matière a subi en dix ans une transformation aussi profonde que l'être vivant en plus de cent siècles. Nous sourions volontiers aujourd'hui en voyant passer dans les rues ces produits antédiluviens de notre industrie qui subsistent encore, et nous les regardons du même air railleur et suffisant que nous prendrions pour considérer une assemblée de Troglodytes.

Il serait peut-être un peu long, et je ne sais trop s'il serait possible d'étudier toutes les phases de ce développement. Il est impossible, en quelque voie que ce soit, de suivre les progrès de la pensée humaine en tous ses points, et il faudrait, pour qu'un seul esprit puisse revivre les années de recherches de tous ces esprits sans cesse en travail, plus qu'une vie entière.

Où trouver d'ailleurs aujourd'hui les éléments d'un tel travail ? La plupart des ancêtres sont aujourd'hui morts. Ni Lenoir, ni Daimler, ni Levassor ne nous livreront plus le secret de leurs veilles et de leurs travaux. Ils ont emporté avec eux le fil conducteur qui nous guiderait dans ce labyrinthe; mais si pareille reconstitution des époques de l'automobile, pour assimiler sans prétention cette étude à l'illustre travail de Cuvier, est impossible, nous pouvons en suivre les principaux moments dans l'histoire des voitures de course. C'est en course qu'ont paru les engins les plus au point, pourvus des dernières améliorations, celles qui devaient, l'annee suivante, tomber dans le domaine courant. Une étude rapide des premiers véhicules de course nous donnera donc, de l'histoire de l'automobile, une étude comparable à celle d'un voyageur qui parcourt en ballon les pays qu'il traverse, et en voit surtout les hauts sommets.

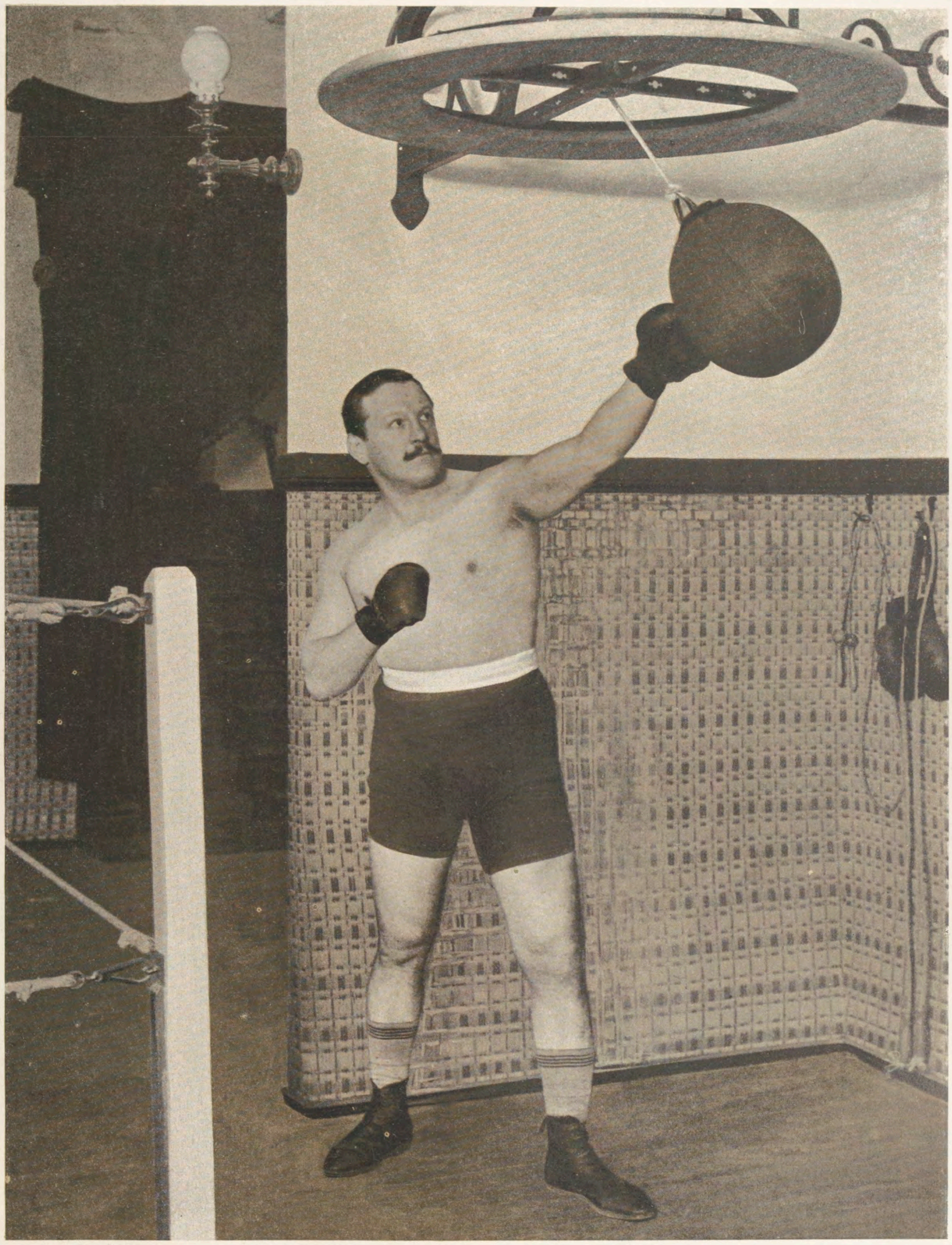
C'est en 1895 que l'automobile a débuté en course dans Paris-Bordeaux-Paris, qui fut gagné par l'illustre Levassor sur une 4-chevaux Panhard et Levassor, qui fut la révélation de la fameuse marque destinée depuis à un avenir si brillant. L'engin nous fait sourire aujourd'hui. Il est haut, court et étroit, plus dangereux, j'en suis certain, à sa vitesse de 24 kilomètres à l'heure, qu'une voiture de nos jours à une allure de course. Il devait verser à merveille avec cette direction réversible, commandée par une barre franche. Comme freins, des patins en bois avec le fameux poil de chameau. Pas de radiateur, pas d'allumage électrique, pas de pneumatiques, mais déjà les quatre vitesses, les deux pédales d'embrayage et de frein, et le moteur à l avant. Le moteur n'est plus en V, il est dejà vertical. C'est le Phœnix. Tel fut l'engin qui enthousiasma à juste titre nos pères. Il allait presque aussi vite qu'une bicyclette. A côté de lui, les Peugeot gardaient du cycle ancien le guidon, les roues métalliques, le châssis en tube.

L'événement de 1894 fut l'apparition du motocycle et des pneumatiques dans Paris-Marseille que gagna Viet sur un moteur de Dion-Bouton



La 6-chevaux Panhard et Levassor qui a gagné Paris-Dieppe, Paris-Marseille (1897) avec Hourgières, Paris-Bordeaux en 15 heures ! par de Knyff et Marseille-Nice (1898) avec Charron.

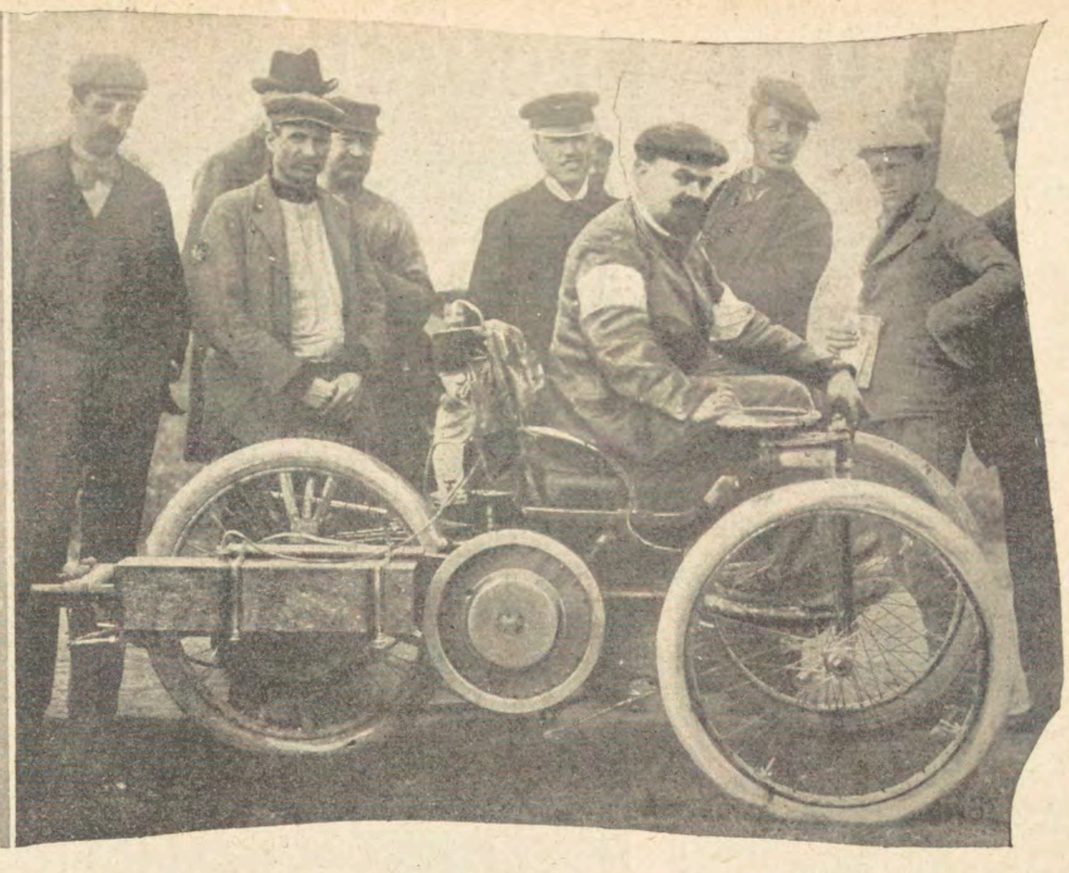
On commence à ne plus respirer. On a continué depuis.



BAYLE

Osmont, sur le premier tricycle 1-chev. 1/4, roi de la vitesse de 1897, gagnant de Marseille-Nice.

Où s'arrêtera-t-on ?



Le premier engin qui fasse 100 kilomètres en moins de 2 heures. — La voiture de Léon Bollée, 100 kil. en 1 h. 57 m.

Bollée descend en déclarant que les limites de la vitesse sont atteintes On n'a, en effet, gagne qu'une heure depuis.

d'un cheval environ. C'est de ce petit engin que sont sortis, ne l'oublions pas, toutes les voiturettes et tous les véhicules bon marché. Ils ont son type de moteur rapide, son allumage électrique, sa simplicité. C'est pourtant encore une voiture qui gagne l'ensemble, la première quatre-cylindres Panhard et Levassor, à moteur non équilibré. C'est le seul progrès depuis 1895. Mais Levassor accroche un chien et tombe. Sa direction aura vécu bientôt. Et les anciens champions du cycle ont imposé le pneumatique à la voiture.

1897 est assez neutre. Il n'y a pas une grande course. Il y a des courses. C'est là que s'établit pourtant le type de la fameuse 6-chevaux du début de 1898. Girardot lui a imposé le radiateur dans Paris-Dieppe, de Knyff et Charron, les pneumatiques.

Vienne l'année 1898 et nous trouvons la première voiture un peu moderne, la fameuse 8-chevaux Panhard et Levassor avec laquelle Charron gagne Paris-Amsterdam. Volant, direction

La Reine de 1898. — La 8-chevaux Panhard et Levassor avec le premier volant. 4-cylindres équilibrés. — 50 kil. à l'heure.

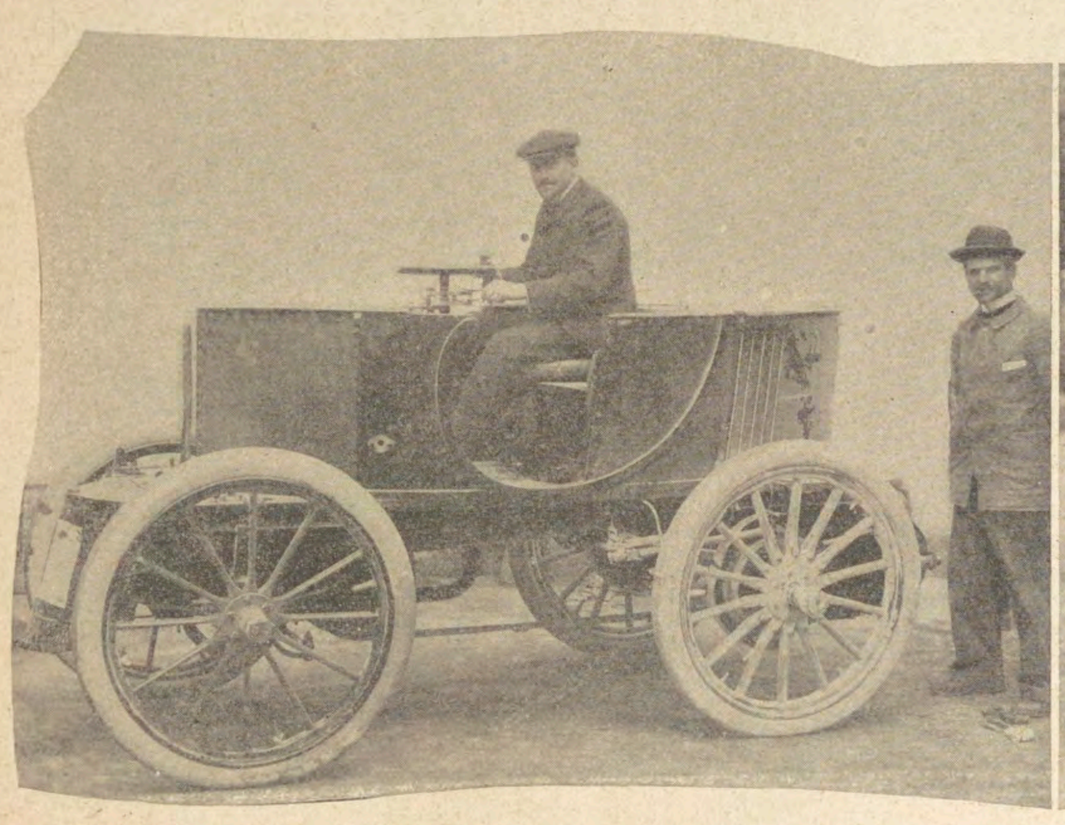
Il n'y a que Charron, le vainqueur, pour oser mener cette voiture! Et il lâche quelquefois une main en conduisant.

irréversible, basse et allongée (tout est comparatif), quatre cylindres équilibrés, radiateur.

L'engin le plus rapide est pourtant la voiture Amédée-Bollée de Giraud et Loysel, avec les premières formes en coupe-vent, très vagues du reste. Plus rapide et plus forte, elle est battue parce qu'elle est moins maniable, trop haute ; elle marque la survivance d'un mode de transmission condamné, la courroie, et c'est pourquoi elle succombe, elle n'est que par quelques points : forme, mode de refroidissement sans pompe, une vue sur l'avenir, le reste est du passé.

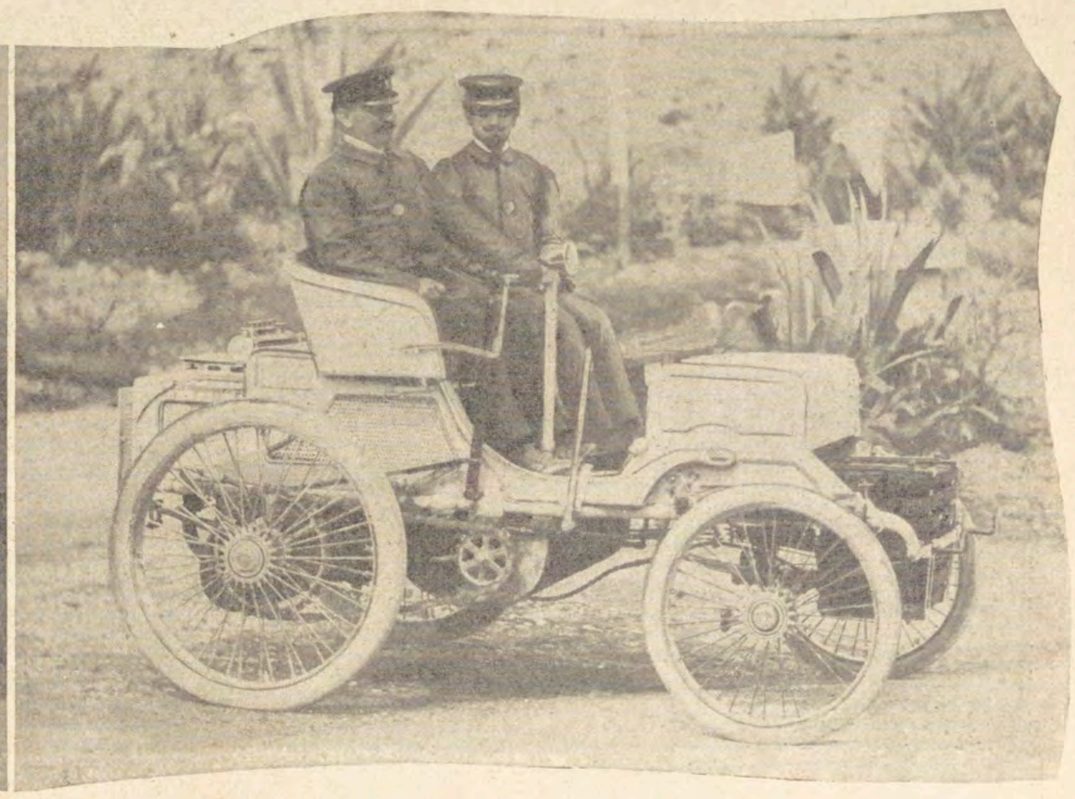
Et nous voici arrivés au début de l'année capitale, 1899, avec la fameuse 20-chevaux Peugeot, de Lemaître, le premier des monstres. Elle a bien peu de chose en elle, c'est un ancien type, mais elle pose le principe nouveau de l'augmentation de la force ; d'un seul coup, elle double les forces existantes et voilà pourquoi elle triomphe sans lutte pendant six mois.

(A suivre.) GEORGES PRADE.



La voiture la plus vite de 1898. — L'Amédée-Bollée de Giraud. — 55 kil. à l'heure.

Première forme en coupe-vent.



La première voiture qui dépasse le 60 à l'heure.

La fameuse 20-chevaux Peugeot, de Lemaitre, début de 1899, imbattable pendant six mois.

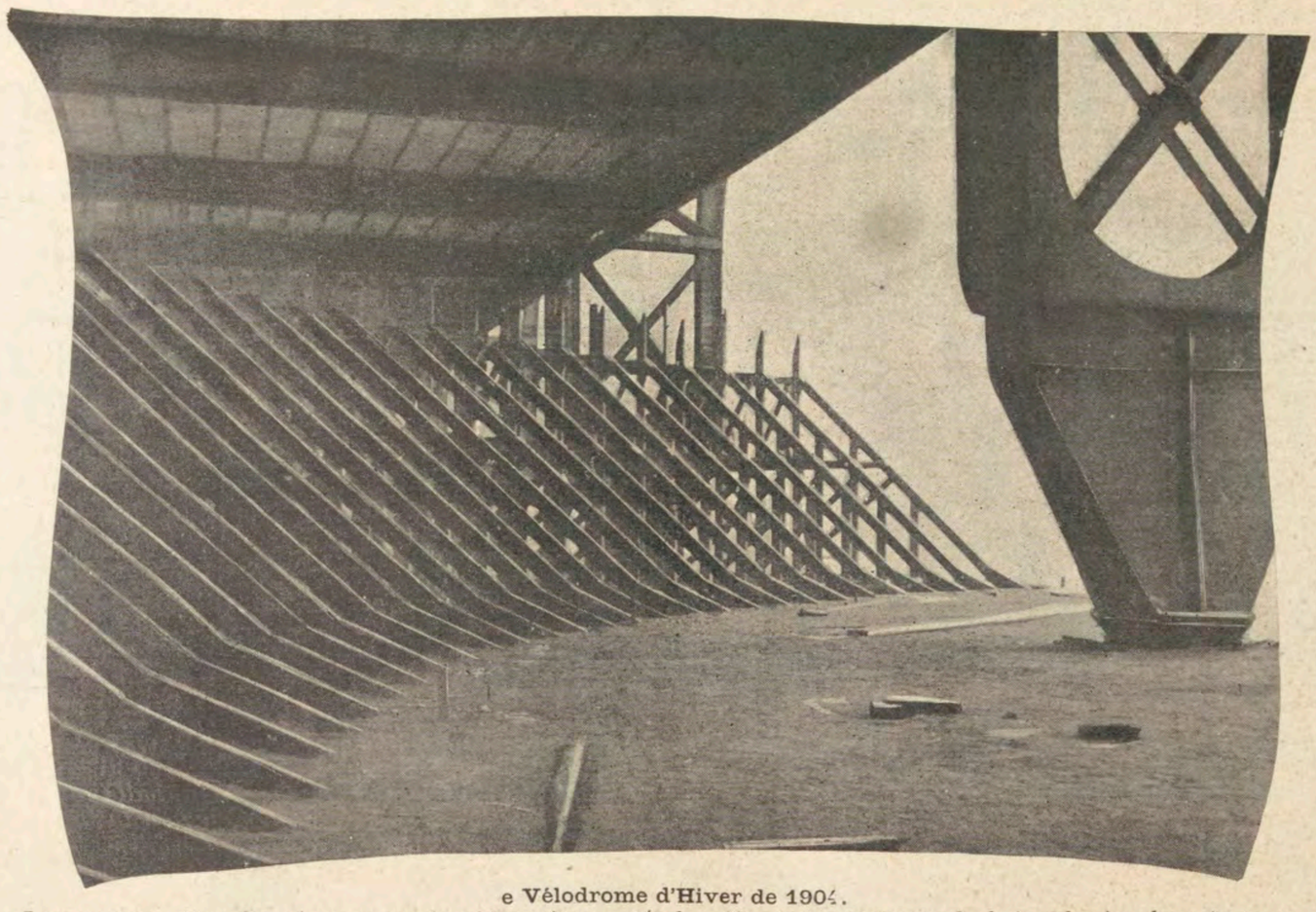
Une Excursion au Vélodrome d'Hiver

Le Vélodrome d'Hiver, que depuis si longtemps la gent cycliste parisienne désirait sans qu'aucun projet vînt lui apporter satisfaction, est maintenant une réalité. Entré depuis quelques jours en pleine voie de création, il semble déjà jaillir du sol, et la partie en somme fondamentale, les virages dressent leur ossature de poutres à côté des fermes de fer de la grande nef.

◆ ◆ ◆

Nos lecteurs savent déjà comment on construit un vélodrome : ils ont vu dans leur journal construire Buffalo, ils y ont même vu monter les charpentes du minuscule vélodrome d'hiver qu'on empilait chaque soir par morceaux dans les coulisses de l'Hippodrome. Voilà pourquoi nous n'avons pas besoin d'intituler ce bref article du nom si classique : Comment naît un vélodrome.

Contentons-nous donc d'une simple visite aux travaux, et dépêchons-nous, car du train dont ils vont, nous risquerions de trouver tout fini !



e Vélodrome d'Hiver de 190[illegible].

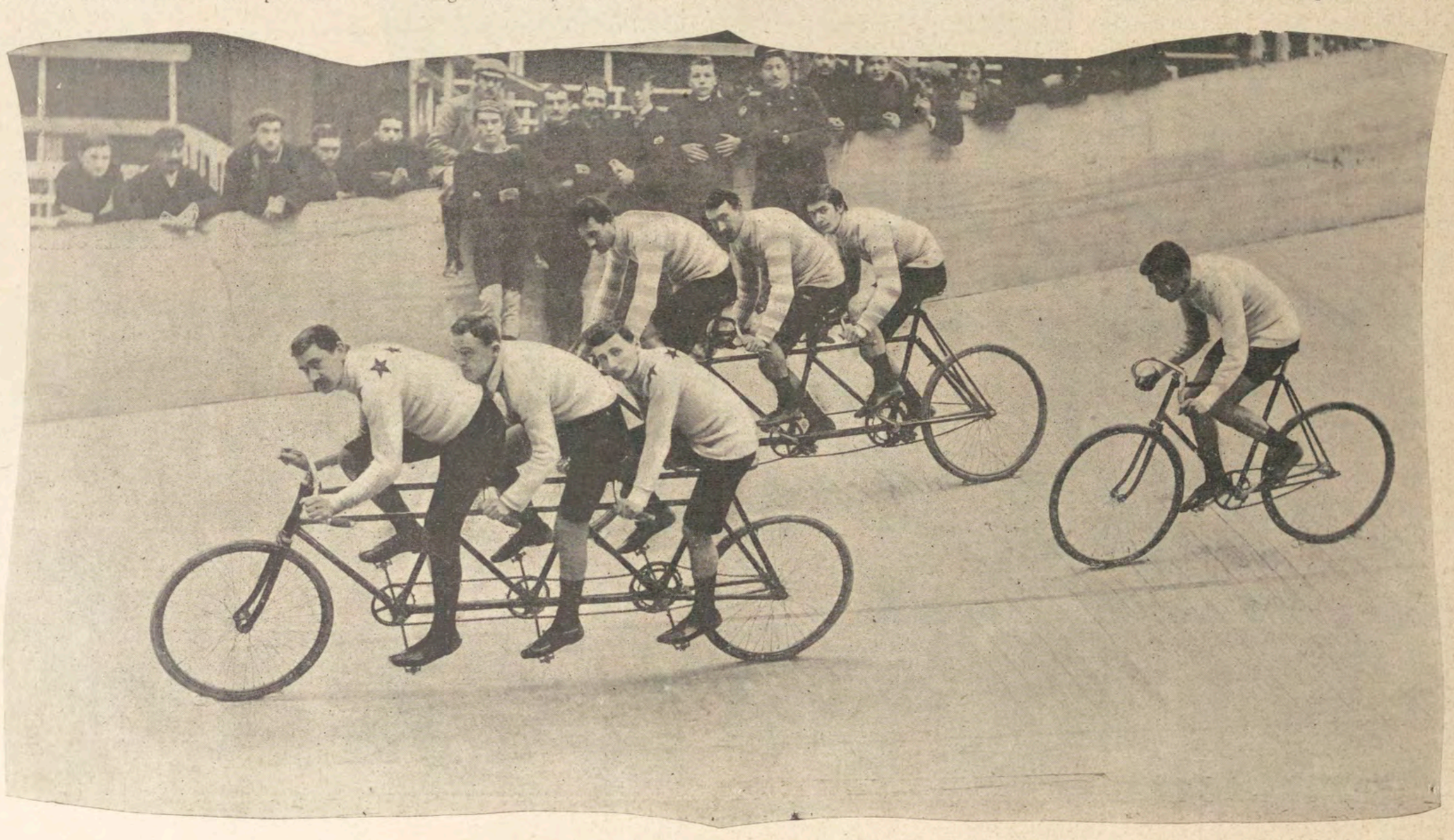
Le squelette d'un des virages sur lequel va être posée la piste faite de lattes de bois, placées dans le sens de la longueur, comme celles de Buffalo.

Le Vélodrome d'Hiver est construit à l'extremité de la galerie qui donne sur l'avenue de La Bourdonnais; on voit tout le parti qu'on a pu tirer de cette situation, puisque, sur trois côtés, les tribunes se trouvent édifiées d'avance au premier étage. La piste est exactement contenue en travers dans le vaisseau et passe aux deux bouts sous les galeries du premier étage, en contournant les énormes arcs-boutants qui forment l'ossature du monument. Au milieu, perdue dans la poussière, une petite table chargée de plans ; dans un coin, l'atelier de charpente, dans l'autre, celui de menuiserie. De l'un sortent les madriers solides qui forment la carcasse du vélodrome ; de l'autre, les innombrables lattes qui seront la piste même. Aussitôt un des portants des virages cloué, huit hommes le prennent sur leurs épaules, et le portent à sa place. Tout cela se passe avec une telle régularité et si simplement, qu'après avoir été étonné de voir l'ouvrage avancer si vite, on finit par être surpris de ne pas le voir entièrement achevé en deux jours !

Voilà le directeur, M. Durand, homme jeune et actif, auquel les questions d'équilibre doivent être familières, puisque c'est lui qui avait inauguré, étant collégien, un moyen original de se rendre au lycée Janson-de-Sailly : il y allait en monocycle ! M. Durand nous donne les derniers tuyaux : pour permettre aux coureurs de marcher sans danger à une allure modérée, on rapportera sur la piste, près de la corde, une bande étroite, dont le relèvement dans les virages sera beaucoup moindre que celui de la piste proprement dite et sera utilisée pour les départs de handicap.

En effet, les virages ont une hauteur de 4m80, et une largeur de 8m50. Ils sont relevés à 45°, ce qui donne 7° de plus que le relèvement de Buffalo. Ce seront donc les falaises par excellence et ils permettront aux motocyclettes de marcher exactement à 111 kilomètres à l'heure ! Ce chiffre a été déterminé à l'aide de calculs ayant pour base " l'angle maximum qu'une motocyclette peut faire avec la piste sans déraper ".

Mais ce relèvement énorme avait l'inconvénient de ne permettre qu'un



(Cliché Beau.)

Au Vélodrome d'Hiver des Arts Libéraux en 1893

Bouhours derrière les triplettes Sénéchal et Loreau. — Au deuxième plan, appuyés sur la balustrade, Henry Fournier, futur vainqueur de Paris-Berlin, alors au service militaire ; Bordigoni, Cabaillot, Demester, Digeon, Arthur et Tom Linton, Eros, Champion, Simar.

minimum de 25 kilomètres à l'heure sans dégringolade, l'invention de cette sorte de piste secondaire permettra les trains très lents et la fameuse course d'attente, et Major Taylor pourra faire du sur-place dans les virages ; le même avantage existera pour les départs de handicaps, le lancement des motocyclettes, et la reprise à la corde dans les courses de demi-fond.

Les innovations seront nombreuses, d'ailleurs l'affichage sera lumineux, ce qui sera très utile, non seulement pour les réunions de nuit, mais pour certaines journées dans le genre de celles que nous subissons.

Pour les matches, les arrivées seront jugées *automatiquement*, à l'aide d'un appareil qui indiquera, en même temps que l'ordre d'arrivée, la distance exacte qui séparera les arrivants.

Les tribunes seront admirablement aménagées, celle de la presse surtout sera d'un nouveau modèle et facilitera à MM. les journalistes la transmission de comptes rendus d'une exactitude encore non égalée.

Les seuls qui ne seront peut-être pas contents, ce seront les photographes. On trouve qu'ils sont trop, et on a résolu d'endiguer leur flot grandissant, en leur *réservant* une tribune spéciale.

Buffalo sous la neige.!

Pendant que la Galerie des Machines s'anime, la piste de Neuilly, qui disparait sous la neige, est déserte et triste. Elle attend les beaux jours et sa réouverture.

M. Durand, l'ancien champion cycliste, aujourd'hui directeur du Vélodrome d'Hiver, travaillant sur le plan de son vélodrome.

J'espère pour eux qu'il y aura des accommodements avec le ciel, encore qu'on en soit séparé par un toit de verre !

La dernière nouvelle ! Comme on a résolu de donner le Vélodrome d'Hiver comme collaborateur aux vélodromes d'été, qui transporteront chez lui leurs pénates quand il pleuvra, on a cherché le moyen d'annoncer aux populations les jours où ce déménagement sportif aurait lieu. Et l'on a trouvé ce truc très simple: un drapeau vert en haut de la Tour Eiffel, chaque fois qu'on recevrait à la Galerie des Machines !

Le Vélodrome d'Hiver va créer plus qu'une agitation, une révolution dans le monde cycliste. Tout le monde en veut, tout le monde applaudit. Les sportsmen sont dans la joie, car ils ont maintenant ce qui leur manquait. La direction reçoit de partout des engagements, des propositions, des abonnements ! Notre confrère l'*Auto* recevait, l'autre jour, une lettre adressée à M. le directeur du Vélodrome d'Hiver, en ville !

Au moment de quitter la vaste nef, j'aperçois un pigeon qui décrit de grands cercles sous la voûte. Renseignements pris, c'est un pigeon voyageur de la *Presse* qui vient reconnaitre les lieux pour son prochain service !

P. Doyé.

LE DUEL THOMEGUEX-BARRÉ

M. Barré M. Thomeguex

Le duel Thomeguex-Barré

Nous avons assisté, samedi dernier, à l'établissement Chéri, à une rencontre à l'épée entre MM. Thomeguex, l'amateur bien connu et Barré, le maitre d'armes gaucher. Le combat était dirigé par M. Breittmayer. Après la huitième reprise, c'est-à-dire après trente-cinq minutes de combat, la rencontre n'ayant donné aucun résultat, M. Breittmayer fit appel à la courtoisie et aux sentiments chevaleresques des deux adversaires pour faire cesser un duel basé sur des motifs peu graves. MM. Thomeguex et Barré approuvèrent tous deux cette sage décision et la réconciliation fut faite au grand plaisir de tous.

L'entraîneur Bariller. Antonitch Anastase Anglio Lucien Mérignac. Matt-Steadmann. Pons. Eberlé. Raoul le Boucher. M. Henri Fourni

LA CEINTURE D'OR. — LA LUTTE ENTRE PONS

Le Championnat de lutte de la "Ceinture d'Or" qui, on le sait, met aux prises les champions les plus célèbres de la force, bat actuellement son plein et obtient un succès sans précédent. Il attire chaque soir un très nombreux public sportif qui suit avec intérêt les différentes péripéties des rencontres. Tous les soirs, en effet, quantité de personnalités parisiennes et sportives se donnent rendez-vous sur la scène des Folies-Bergère pour assister de plus près à ces luttes de géants. Nous reconnaissons là des propriétaires,

Georges Prade. | M. Marius Dubonnet. | M. Martin. | Le mime Séverin. | L'arbitre Robinet. | M. Lefebvre, speaker. | M. Lusson, chronométreur. | M. de Bluze. | M. Wasse. | Eugène Le Lorrain, professeur au Cercle athlétique de St-Pétersbourg.

ÉBERLÉ SUR LA SCÈNE DES FOLIES-BERGÈRE

jockeys et entraîneurs célèbres, des chauffeurs de marque, de même que des escrimeurs fameux et quelques-unes de nos gloires cyclistes. N'oublions pas le plus assidu de ces spectateurs, M. Marius Dubonnet, ce Mécène des sports, généreux donateur de la Ceinture d'Or. C'est ce coin de théâtre, très sportif en l'occurence, que nous mettons aujourd'hui sous les yeux de nos lecteurs. Au premier plan, Pons, le détenteur de la "Ceinture d'Or" et champion du monde, lutte contre Eberlé, le célèbre champion allemand.

Le Prix La Haye-Jousselin et le Prix Maubourguet

La saison tire à sa fin; il ne reste plus au calendrier que deux réunions à Auteuil et le repos sera complet jusqu'aux meetings de Pau et de Nice. La réunion de dimanche comportait deux épreuves principales : le Prix La Haye-Jousselin et le Prix Maubourguet, deux steeples, le premier pour les vieux chevaux et le second pour jeunes et vieux.

✣ ✣ ✣

Dampierre (A. Flint), à M. G. Dreyfus. | *Pétard* (Ellisson), à M. S. Dufour. | *Bébé* (Gildon), au Cte de Cherisey, arrivé 1er. | *Caen* (Ch. Bariller), à M. Thiébaux.

Le Prix La Haye-Jousselin (Prix hors série. — Steeple-chase. — 40.000 francs. — 5.500 m.).
Le deuxième saut de la rivière des Tribunes.

La bonne et courageuse Killarney a raté la passe trois ; l'an dernier et en 1901, elle avait gagné la grande épreuve de fin de saison à Auteuil, l'ancien Prix de la Croix-de-Berny, dénommé maintenant Prix La Haye-Jousselin, en mémoire du regretté vice-président de la Société des Steeple-chases. La tâche était lourde pour la jument de M. Liénart : elle venait de fournir plusieurs parcours très durs, et sa défaite, toute accidentelle, ne lui enlève rien de sa qualité très brillante. La victoire est revenue à Bébé, le hongre du comte de Cherisey ; le fils de Roitelet s'est réhabilité de ses échecs successifs sur les gros obstacles d'Auteuil ; il était monté, dimanche, par Gildon, qui, bien qu'aussi énergique que Mitchell, est moins sûr, moins « traqueur », et le cheval a sauté beaucoup plus franchement. Ce steeple était la dernière épreuve de l'année qui pouvait intervertir les chances des deux étalons, Saint-Damien et Chalet, pour l'obtention de la prime de la Société des Steeple-chases, si Killarney, une fille de Chalet, avait, par sa victoire, augmenté de 40.000 francs l'actif de son père. Saint-Damien, dont les produits ont gagné actuellement plus de 291.000 francs, est, dès à présent, assuré de la première place. Le vieux Pétard, qui a pu rester sur ses jambes, a eu les honneurs de la seconde place devant Dam, dont l'écurie, si veinarde en général, n'a pu décrocher un seul prix dans cette journée.

M. Gaston Dreyfus a été heureusement inspiré en réclamant Pierrot III pour 9.000 francs ; voilà déjà deux belles victoires à son actif, et le fils de Reminder et Pyrale, demi-frère par conséquent de Parasol II, troisième du Grand Prix, derrière Doge et Roxelane, en 1897, s'annonce comme un steeple-chaser de premier ordre. Humour, au comte de Cherisey, et Vénasque, à M. Dufour, ont pris les places ; ce dernier a l'excuse d'une grosse faute, mais en tout état de cause, il n'aurait pas inquiété le vainqueur.

FRANC PICARD.

Le second du Prix La Haye-Jousselin.
Pétard, *ch. â., 70 kil., par Le Capricorne et Petite. Propriétaire et éleveur, M. S. Dufour; entraîneur, A. Baresse ; jockey, Ellisson.*

La rentrée du vainqueur du Prix La Haye-Jousselin.
Bébé, *h. bb., 68 kil., par Roitelet et Bégonia. Propriétaire, le Cte de Cherisey ; éleveur, M. Pailhès ; entraîneur, Lucien Robert ; jockey, Gildon.*

Le vainqueur du Prix Maubourguet.
Pierrot III, *3 a., 60 kil., par Reminder et Pyrale. Propriétaire, M. G. Dreyfus ; éleveur, M. Dulac-Pehan ; entrain., Lawrence ; jockey, H. Holt.*

La sortie des concurrents du Prix Maubourguet.
(Steeple-chase. — 12.000 fr. — 3.500 m.)

Boer II (Hart), à M. Botten, tombé à la rivière des tribunes. | *Pierrot III* (Holt), à M. G. Dreyfus, arrivé 1er. | *Vénasque* (Ellisson), à M. Dufour, arrivé 3e | *Mon* (A. Johnson), à M. du Rodellec du Porzic, tombé à la rivière des tribunes. | *Vynborg* (Ch. Bariller), à M. Duboy. | *Nacarat* (F. Hall), à M. Ed. Archdeacon.

Le 6e Salon de l'Automobile et du Cycle

Une vue panoramique de la nef du Grand Palais, l'avant-veille de l'inauguration du Salon.
On pourra se rendre compte de la rapidité avec laquelle s'achève l'installation entièrement terminée pour la visite présidentielle.

Le sixième Salon de l'Automobile et du Cycle ouvre ses portes au Grand Palais des Champs-Elysées. Avant de présenter à nos lecteurs les nombreuses nouveautés qui y seront exposées et qui feront l'objet du numéro spécial que nous annonçons plus haut, faisons revivre ici quelques-uns des intéressants à-côtés qui ont marqué les préparatifs de cette imposante manifestation commerciale et industrielle.

✣ ✣ ✣

Le Grand Palais, habitué aux grandes expositions en même temps qu'aux visiteurs de marque, abrite actuellement notre sixième Salon de l'Automobile et du Cycle, manifestation industrielle presque unique et magnifiquement grandiose, par l'ampleur qu'elle a su prendre aujourd'hui. Je ne connais pas, en effet, d'exposition qui soit un reflet plus sincère et plus beau de l'évolution des idées et de la marche du progrès. Et l'autre jour, en jetant un coup d'œil sur cette nef immense dans laquelle vont se presser des milliers et des milliers de visiteurs, et où sont exposées ces merveilles de la mécanique qui vont faire l'admiration de tous, je me reportais à quelques années auparavant, à cette époque des premiers salons, timidement installés à la salle Wagram, et dans ce petit coin du Palais de l'Industrie. Quel contraste, quelle course rapide ! On ne pourrait le croire, si la preuve ne nous était offerte aujourd'hui. L'automobile va vite, et c'est là du bon 100 à l'heure sur la route du progrès.

J'ai suivi chaque jour l'installation et la transformation de ce Palais qui, hier encore, n'était qu'un désert, et un désert glacial, car il y régnait une température à faire rêver Nordenskjold.

L'arrivée d'un canot automobile.
Cette caisse monstre contient, soigneusement emballé, le futur gagnant peut-être des courses de Monaco.

Bientôt la pioche entame ses grandes artères, ses coins et ses recoins; de-ci, de-là, des charpentes se dressent, tandis que les tentures, qui rivalisent entre elles par le luxe et l'élégance, décorent ces stands, tous autant d'élégants salons où l'on cause, mais où l'on cause affaires. Tandis que les marteaux enfoncent leurs derniers clous, car le grand jour approche, c'est, de tous côtés, un va-et-vient indescriptible de gens affairés. Les voitures, les moteurs, les canots, tous les nouveaux modèles enfin font maintenant leur entrée et, majestueusement, vont prendre place dans ces salons, où ils semblent trôner.

Veille d'inauguration, veillée des armes. Nous assistons à une véritable répétition générale que préside le dévoué et intelligent commissaire général, M. Rives. Ce lever de rideau lui vaut des félicitations, très méritées d'ailleurs, car le spectacle est grandiose. Une orgie d'électricité vient en rehausser la splendeur et l'éclat, tandis qu'au dehors un grand phare, aux dimensions gigantesques, jette ses feux sur ce Panthéon d'une industrie bien française. Et les passants s'arrêtent pour admirer ce tableau, d'un réalisme magnifique et qui se dresse là comme un symbole du triomphe de l'intelligence et du travail.

Et maintenant que le succès vienne couronner la manifestation la plus brillante de nos deux industries.

GEORGES BERG.

Dans un coin de la nef, les peintres achèvent la lettre d'un écriteau qui surmontera le stand d'une grande maison d'automobiles que nous ne pouvons encore désigner.

Stade Français contre Stade Bordelais

Un dribbling du Stade Bordelais (maillots blancs).

Les trois-quarts bordelais sont partis en dribblant avec le ballon. Les Stadistes les poursuivent et vont les rattraper.

Tandis que les Toulousains se battaient au Parc des Princes contre les Racingmen, à Saint-Cloud les Stadistes bordelais disputaient un match contre les Stadistes parisiens. C'est le premier des matches sérieux qui soit disputé sur le nouveau terrain du Stade Français, à Saint-Cloud. C'est un terrain tout à fait excellent et d'une disposition particulièrement agréable. Il offre un sol régulier, plat à souhait et très suffisamment garni de gazon.

De l'autre côté de la piste de course, les spectateurs sont massés derrière des barrières, tandis que tout autour de l'ensemble court un rideau d'arbres. Il n'y a là absolument que le public tout à fait spécial des matches de rugby, complètement dissimulé au milieu du Bois de Saint-Cloud, dont les échos répètent au loin les « hip! hip! hurra! » qui partent du terrain du Stade.

A la sortie d'une mêlée, à la suite d'un mauvais coup de pied du Stade, le ballon vient aux trois-quarts bordelais; un d'eux le ramasse, tandis qu'un autre prend un pas d'arrière pour permettre de passer.

Partie hésitante. Le ballon glisse, un peu mouillé par la glace fondante du terrain, encore gelé l'avant-veille, ce n'est pas une raison suffisante pour excuser tous les ratés dont rivalisent les Parisiens et les Bordelais. Aux sorties de mêlées, les demis sont mous, hésitants, et manquent d'ardeur pour appliquer la vieille formule de rugby: le demi prend le ballon et le passe aux trois-quarts, qui est l'équivalente de celle du whist: « le troisième met toujours sa plus forte. » Tout le monde bafouille et cafouille un peu, et il faut toute l'énergie de l'arbitre Dedet, pour remettre un peu d'ordre dans une partie dont l'intérêt se disperse singulièrement; tous les équipiers, blancs ou bleus, ne cherchant guère qu'à garder le ballon, lorsqu'ils le tiennent, ou à se précipiter par terre de crainte de l'abandonner, dès qu'un adversaire s'avance.

Dire si le jeu est ouvert ou fermé, si le Stade Français pratique encore le beau jeu écossais, j'en suis fort en peine. J'ai vu le ballon voler, lancé souvent en touche trop tôt, ou en jeu trop loin; j'ai vu quelques passes hasardées. En un mot, je suis obligé d'avouer, et cela, je crois, ne blessera personne que je n'ai jamais vu de beau jeu.

A. C.

Fin de mêlée.

Les Stadistes ont été enfoncés et s'écroulent. Le ballon, talonné victorieusement par les Bordelais, sort de la mêlée. Penché en avant, le demi Rachou va le saisir.

Une touche.

Laccassagne, demi bordelais, renvoie le ballon en touche, surveillé par l'arbitre Dedet. Remarquer la position correcte des deux avants bordelais (maillot blanc) et parisien qui se marquent réciproquement.

Racing Club contre Stade Olympien de Toulouse

Sur un tenu manqué par le Racing, un avant toulousain a ramené a lui le ballon avec le pied, et part, en dribblant, poursuivi par les Racingmen.

Binoche, capitaine du Racing, se fait masser l'épaule, à la suite d'une chute. Il rentre en jeu aussitôt après.

Les péripéties de la partie ne valent pas d'être racontés en détail, a dit quelque part un confrère le lendemain du match, résumant en cette phrase incisive, le résultat assez médiocre de tant d'efforts fournis de part et d'autre par Paris et Toulouse.

◓ ◓ ◓

Il est décidément prodigieusement difficile en France d'emmener des départements une équipe à Paris, et nous ne sommes guère habitués à voir de sérieuses équipes de province qu'en fin de saison.

Dimanche, Toulouse et le Racing se disputent, à qui aura le moins d'équipiers premiers et je suis navré de penser que va recommencer l'antienne répétée tous les ans, au mois d'octobre : « l'équipe se constitue » puis, quinze jours après, « l'équipe va mieux », puis encore après, « l'équipe est à peu près homogène». Finalement, aux jours de championnat, nous ne voyons pour nous réjouir qu'une équipe en somme assez mal préparée.

Et cet état de choses durera, tant qu'il n'existera pas en France d'équipes professionnelles. A ce moment-là, nous verrons peut-être les amateurs se débrouiller davantage, et former une équipe avant la fin de saison.

J. F.

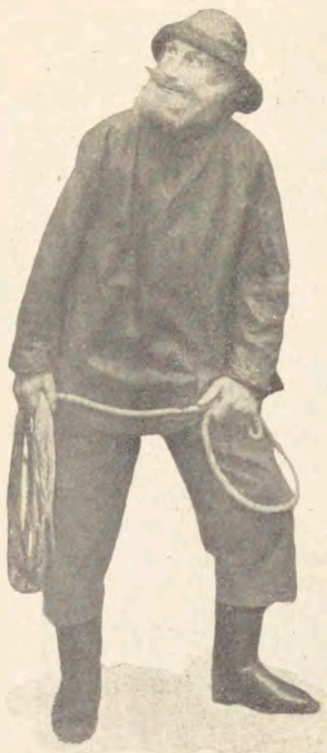
Une touche.
Chautemps, demi racingman, lance le ballon. On remarquera le joli saut exécuté par l'avant toulousain pour tenter de l'arreter.

Sortie de mêlée.
Les avants des deux équipes sont encore en mêlée. Le ballon est aux deux demis toulousains Gaubin et Faulong. L'un l'a poussé du pied, l'autre va le ramasser et partir avec. A l'arrière-plan, les trois-quarts Racing foncent déjà sur lui. A droite, l'arbitre Gondoin.

TRETEAUX SPORTIES

Le champion cycliste Bourillon, après de brillants succès remportés sur les pistes des vélodromes, triomphe aujourd'hui sur les scènes de nos grands théâtres de province. Sans doute, un jour, nous l'applaudirons à Paris. Nous n'avons pas encore vu, en France du moins, un des rois du turf engagé au music-hall ou au théâtre ; cependant, parmi le personnel des écuries de Chantilly ou de Maisons-Laffitte, chanteurs, danseurs, comiques et pantomimistes ne manquent pas.

✣ ✣ ✣



L'entraîneur Sweeper.

A l'encontre de Bourillon, qui est allé de la piste à la scène, un jockey américain, le jeune Thomas Meade, lequel monta avec succès de l'autre côté de l'Atlantique, pour MM. John A. Drake et Sam Hildreth, de Chicago, a débuté comme chanteur dans les music-halls de New-York. Peu s'en est fallu que nous ne voyons en France le cas contraire. Un de nos plus brillants et plus fantaisistes artistes, Max Dearly, si applaudi en ce moment dans la revue des Variétés, faillit passer de la scène à la piste ; alors que Cooke était encore entraîneur à Maisons-Laffitte, Max Dearly vint plusieurs fois monter à l'exercice les chevaux de M. Charron et du comte de Saint-Phalle, et ses débuts comme jockey furent même annoncés ; du reste, on se souvient encore du jockey très nature qu'il représenta dans une revue, l'an dernier.

L'ancien jockey Ware, aujourd'hui entraîneur.

Parmi nos anciennes ou actuelles « fines cravaches » dans le « monde des écuries de courses plates ou d'obstacles » se trouvent nombre d'artistes, qui ne recherchent pas, il est vrai, la gloire et le succès des grandes scènes, mais se contentent des applaudissements — toujours frénétiques — des bans et des hurras de leurs camarades de labeur.

Le jockey Hyams.

L'hiver, si le travail à Chantilly ne chôme pas, il est moins actif, moins absorbant ; aussi entraîneurs et jockeys cherchent-ils à se créer des distractions pendant le repos obligatoire et très mérité que leur accordent nos Sociétés sportives. C'est d'abord le sport dans toutes ses diverses manifestations : chasse à courre et à tir, football, cricket, tir aux pigeons, rallie-papiers, etc., etc.; et comme les... artistes ne manquent pas, le comité du Chantilly-Football-Club a eu l'idée de donner chaque mois, dans la salle des fêtes de l'Hôtel du Grand-Condé, un « Smoking concert » dont les exécutants sont tous amateurs et appartiennent tous, ou presque, au personnel des écuries de Chantilly.

Le jockey Hyams.

Ces réunions intimes — ne sont admis que les membres du Chantilly-Football-Club et leurs invités — sont très suivies, et certainement un Flers ou un Isola y trouverait des « numéros » à succès. La venue des jockeys américains a fourni de nouveaux artistes et O'Connor y brille au premier rang avec son ami Mac Intyre ; tous deux sont des danseurs comiques qui rendraient des points aux plus excentriques des sisters genre Barisson ou Ping-Pong, idoles de nos scènes de théâtre ou de concert ; cake-walk, gigues fantaisistes, américaines ou anglaises, n'ont point de secret pour eux. Le jockey du baron de Rothschild et du comte de

L'ancien jockey Ware, aujourd'hui entraîneur.

Albert Cuttler, fils de l'entraîneur.

Pourtalès est, de plus, un prestidigitateur émérite, d'une habileté à déconcerter les frères Isola eux-mêmes.

Quant aux chanteurs comiques de la troupe du « Smoking concert », ils sont d'une fantaisie à faire pâlir l'étoile de Polin ou de Dranem : voici H. Ware, l'ancien jockey de Fourire, comique à transformations, qui chante des chansons populaires anglaises que l'assistance reprend au refrain en marquant du pied la cadence ; voici Sweeper, très amusant dans ses grandes scènes à parler, puis Hyams, qui porta avec assez de succès la casaque cerise du baron de Schickler. Hyams est tour à tour le comique triste, le comique poivrot, puis le minstrel aux chansons caractéristiques mêlées de danses excentriques.

Henry Taylor, maréchal ferrant.

La plupart des comiques chantent en anglais, tandis que les « romanciers », les « gambilleurs », les « vieux beaux » et les « diseurs » chantent en français ; il y a même le genre « montmartrois » qui, chanté ou plutôt dit avec une pointe d'accent anglais, ne manque point de charme. Albert Cuttler, le fils de l'entraîneur, a fait sa rentrée au dernier « Smoking concert », — il vient de terminer son année de service aux cuirassiers, à Noyon. — C'est le « Paulus » de la troupe. Henry Taylor, le maréchal ferrant, dont la voix est chaude et vibrante, chante « dans son répertoire » ; il crée des chansons, c'est la « grande vedette », et si Morris était chargé de confectionner les affiches du « Smoking concert », le nom de Taylor s'étalerait en grosses lettres noires sur fond blanc — en fromage blanc, pour employer l'argot des coulisses.

L'ancien jockey Ware, aujourd'hui entraîneur.

L'organisation des " Smoking concerts " est tout à fait anglaise : au premier rang autour d'une table ronde, le comité, et le "chairman" fait fonction de régisseur parlant au public ; avant d'annoncer "l'artiste ", et pour réclamer le silence, il frappe avec un marteau d'ivoire, semblable à ceux de nos commissaires-priseurs, sur timbre, et l'on entendrait voler une mouche.

Le Tout Chantilly, le Tout La Morlaye, le Tout Gouvieux assiste très régulièrement aux " Smoking concerts " du Football-Club ; en général, c'est en fin de mois qu'ils ont lieu et la " saison artistique " se termine par un grand bal ; au moment du carnaval, le comité organise des divertissements d'une gaîté folle, abracadabrante.

Même pour ceux qui ne comprennent qu'imparfaitement les finesses de la langue anglaise, les concerts sont amusants au possible ; et comme le rire est commu-

L'entraîneur Sweeper.

nicatif, lorsqu'on voit de joyeux compères, comme le père Carver, rire " à ventre déboutonné ", selon l'expression de Rabelais, le brave Cooke au visage déjà rougeoyant devenir couleur de tomate et manquer d'éclater, cet excellent Dubosq, notre correspondant photographe de Chantilly, empoigner la table à pleines mains pour ne point rouler par terre à force de rire, on part également; vous me direz que le spectacle est autant dans la salle que sur la scène, peut-être bien; c'est le meilleur compliment que l'on puisse faire aux artistes.

L'hiver, les " Américains " manquent : O'Connor et Mac Intyre n'ont pris part qu'au premier "Smoking concert"; nous les reverrons aux derniers concerts, en mars et avril, au début de la saison des courses. Parmi les jeunes, il en est quelques-uns qui travaillent, jaloux des lauriers de leurs aînés; ces " apprentis " n'osent pas encore se produire, ils ont plus confiance sur une selle que sur les planches.

Il ne manque au « Smoking concert » qu'une sportive revue de fin d'année; les éléments artistes ne manquent pas. Quel auteur voudra écrire les couplets? Je soumets l'idée au comité organisateur : l'entraîneur Willy Carter, les frères Watson, entraîneurs de MM. de Rothschild; Lynham, entraîneur du prince Murat, et Georges Mathews qui remplit avec amabilité les fonctions de secrétaire général.

Les réunions artistiques manquent à Maisons-Laffitte, mais le sport y est tout aussi pratiqué qu'à Chantilly : on y fait du football, des matchs de billard, et, chez Bariller, de la lutte.

PAUL MÉGNIN.

F. Watson. Lynham. M. Felz. G. Mathews. E. Rolfe.

Une représentation au " Smoking Concert " de Chantilly.

Au premier rang, la table du Comité : l'entraîneur Lynham, l'entraîneur F. Watson, M. Feltz, M. G. Mathews, secrétaire; l'entraîneur Rolfe.

ENTRE PARIS ET BUENOS-AYRES

DEPUIS la disparition des vélodromes d'hiver à Paris, les coureurs cyclistes avaient à souffrir chaque année d'une longue période de chômage. Un bon nombre, n'ayant pas d'autre profession que la piste, dépensaient pendant l'hiver les économies réalisées pendant l'été, quand ils avaient eu la précaution d'en faire, et arrivaient ainsi péniblement jusqu'au début de la saison suivante. Aussi est-il facile de comprendre que certains cherchent à éviter cette morte-saison en allant employer à l'étranger leur activité.

Les deux Amériques ont sous ce rapport fourni aux coureurs de précieuses ressources. Dans l'Amérique du Nord, c'est la fameuse course annuelle de six jours à Madison-Square, à New-York, mais qui n'est ouverte qu'à un petit nombre de privilégiés triés sur le volet. Par contre, l'Amérique du Sud se montra plus ouverte et la République Argentine, douée d'un climat idéal qui fait un heureux contraste avec nos contrées désolées et vouées pendant plusieurs mois à toutes les tristesses de l'hiver, est devenue pendant cette période la patrie d'élection du sport cycliste.

Le départ du Team Argentin, sur le paquebot *Les Andes*, à Marseille.

Cette année, comme les précédentes, le Vélodrome Palermo de Buenos-Ayres a engagé un groupe de coureurs européens, et la joyeuse troupe, heureuse de quitter nos frimas pour aller dans un des pays où la nature est plus généreuse et le ciel plus radieux, a quitté Paris le 23 novembre; le lendemain, le paquebot " *les Andes* " l'emportait vers les rivages ensoleillés de la République Argentine.

Elle se composait de : Eros, Carapezzi, Vanoni, Collomb, Lorrain, Champoiseau, Mathieu, Bac, Darragon, Decaup, Seigneur, Barraquin, Rogeletet Broka.

Ainsi qu'on le voit, tous les genres étaient représentés : coureurs de vitesse et de demi-fond, motocyclettistes. Broka compte même utiliser là-bas son exercice du Saut de l'Abîme qu'il n'a pas trouvé à exploiter en France.

ERNEST MOUSSET.

Pour tuer le temps à bord, Mathieu et Eros pratiquent la lutte...

... ainsi que le saut à la corde et les poids et haltères...

... tandis que ce pauvre Carapezzi, que la mer tracasse, soulage son estomac malade par-dessus bord.

UNE SÉANCE D'ÉPÉE AU LYCÉE CARNOT

H.-G. Berger — Holzschuch — Le professeur Spinnewyn — W. Sulzbacher

Les équipes du Cercle d'Escrime à l'Epée, gagnantes des challenges d'épée de l'U. S. F. S. A.

L'équipe gagnante du Challenge des Equipes premières.

Thion de la Chaume — Peigné — Le professeur Spinnewyn — Gaucheron

L'équipe gagnante du Challenge des Equipes secondes

Les deux challenges d'épée de l'U. S. F. S. A. se sont disputés, dimanche dernier, au lycée Carnot. Equipes premières et Equipes secondes s'y sont réunies en une même séance présidée par MM. Paul Escudier, président de l'U.S.F.S.A., et René Lacroix, président de la Commission d'Epée de Paris.

◆ ◆ ◆

Constatons d'abord le succès toujours croissant de ces épreuves qui dans chaque catégorie réunissent tous les ans un nombre croissant d'engagements, et disons tout de suite que le Cercle d'Escrime à l'Epée (professeur Spinnewyn) s'est couvert de gloire en gagnant les deux challenges; de ce fait la salle Spinnewyn possède, je crois, tous les challenges d'épée.

L'équipe gagnante du Challenge des Equipes premières se composait de MM. H.-G. Berger, Jacques Holzschuch et Willy Sulzbacher; celle du Challenge des Equipes secondes, de MM. Gaucheron, G. Thion de la Chaume et Peigné.

De même que le Cercle d'Escrime à l'Epée prenait les premières places, le Cercle Hoche prenait les secondes avec MM. de Blest-Gana, baron Saillard et Rosembaum en équipes premières, et MM. Jean Stern, Babut et Guibout en équipes secondes.

En équipes premières, la salle Chartier (MM. Emile Leduc, Marlio, Demont) partageait la deuxième place avec le Cercle Hoche, et prenait la quatrième en équipes secondes.

Le tableau de pointage.

M. René Lacroix, président de la Commission d'Epée de Paris, inscrit les résultats des poules sur le tableau noir.

La Société Plume-Crayon-Epée, qui est de fondation très récente, s'est affirmée comme devant compter puisqu'elle a pris la troisième place des équipes secondes.

A citer aussi le Cercle d'Escrime du IIIe arrondissement qui s'est honorablement défendu.

Il est à remarquer également que l'Association Vélocipédique d'Amateurs, détentrice du Challenge des Equipes premières, et le Racing Club de France, détenteur du Challenge des Equipes secondes, ne s'étaient mis en ligne ni l'un ni l'autre.

Voici maintenant les résultats détaillés :

I. Challenge des Equipes premières.

1. Cercle d'Escrime à l'Épée. — Berger (1 t.), Holzschuch (3 t.), Sulzbacher (2 t.). — 6 touches.

2. Cercle Hoche. — De Blest-Gana (3 t.), baron Saillard (2 t.), Rosembaum (4 t.). — 9 touches.

3. Salle Chartier. — Leduc (4 t.), Marlio (2 t.), Demont (3 t.). — 9 touches.

4. Stade Français. — De Créqui-Montfort (4 t.), Malapert (2 t.), Moquet (4 t.). — 10 touches.

5. Société d'Entraînement. — Hugnet (4 t.), Guignard (3 t.), Marais (6 t.). — 13 touches.

6. Association Sportive Boulonnaise. — Eboli (4 t.), Baillargeat (6 t.), Froville (4 t.). — 14 touches.

7. Salle Sabourin. — Roffo (6 t.), d'Ariste (6 t.), Jay (3 t.). — 15 touches.

8. Cercle de l'Homme Armé. — Gravier (6 t.), Amour (6 t.), Marquès (4 t.). — 16 touches.

II. Challenge des Equipes secondes.

1. Cercle d'Escrime à l'Epée (2 t.), 2. Cercle Hoche (4 t.), 3. Plume-Crayon-Epée (8 t.), 4. Salle Chartier (9 t.), 5. Stade Français (12 t.), 6. Cercle d'Escrime du IIIe (13 t.).

M. Escudier, à la fin de la réunion, avant de proclamer les résultats et de remettre les challenges à la Société victorieuse, a félicité les tireurs et remercié les membres du jury et les assistants, et l'on s'est donné rendez-vous pour le dimanche suivant, au cirque Molier, pour le Challenge Hoche.

Louis Perrée.

L'assaut entre MM. Leduc et Berger.

L'assaut entre MM. de Blest-Gana et Roffo.

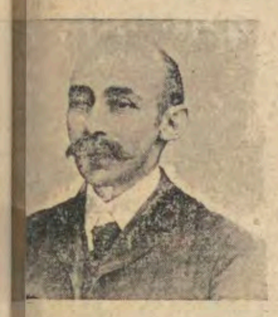
AUTOUR DES SPORTS

NOTRE HORS-TEXTE

AYLE. — Bayle, dont nous publions n ors-texte le portrait, est un de nos plus oires professeurs de boxe parisiens.
ampion de France des poids lourds, il int contre Mainguet, pour le titre de mpion du Monde, une rencontre retenante et qui fut si vigoureusement et si ment menée, que les deux adversaires essèrent au cours de cette mémorable pétition.
yle est un exécutant puissant et agile à is. Il travaille énormément des poings, l a beaucoup pratiqué la boxe anglaise. mme professeur, Bayle a formé toute pléiade d'élèves, dont l'un d'eux, Sanz, un des meilleurs boxeurs anglais que ayons en France.

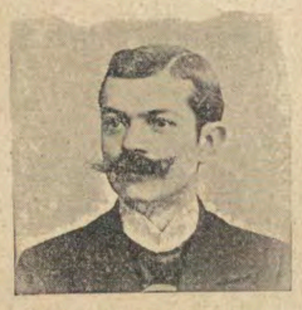
UN VINGTIÈME ANNIVERSAIRE

e fête intime réunissait, l'autre soir, les bres du Club des Cyclistes de Paris et invités. Ceux-là avaient convié ceux-ci célébrer avec eux le vingtième anniversaire de la fondation de leur Société, fait sans précédent dans l'histoire du cyclisme français.



Camille Steiner
teur du C. C. P. (1883).

Si, en effet, on peut trouver, dans les autres branches du sport, telles que l'aviron, des sociétés qui comptent plus de vingt ans d'existence — le Rowing-Club de Paris ne fêtait-il pas, cet été, son quarante anniversaire? — il n'y a pas, en France, sociétés cyclistes ayant dépassé leur vingtième année d'existence. Les premières en tel, à Paris, le Sport Vélocipédique sien, sont disues depuis temps.



Emile Langerock
président actuel du C. C. P. (1903).

est en 1883 que ille Steiner ait le C. C. P. il conserva, u'en 1900, la dence, la quitt pour prendre résidence d'honre, après dix-sept d'exercice! un ord qui ne ra être battu par son succur, Emile Langerock, un charmant me et un dévoué, s'il en fut.
est dans le sein du Club des Cyclistes Paris que se recrutèrent les premiers bres du Touring-Club de France, dont e primitive, il faut le reconnaître, revient sément à Camille Steiner, car le tousme fut toujours la dominante au C. C. P., quoique ses membres parfois taquinèrent le sport. Les duels entre le C. C. P. et le S. V. P., sur la route de Beauvais, du temps des Mari, des Vignaux, des Dubois, sont restés célèbres.

Ce qui a permis au C. C. P. de continuer à vivre, c'est qu'il est peut-être le seul club où, au bout de quinze ans, on retrouve encore les mêmes figures. Peu à peu, on a vieilli, la plupart se sont mariés, mais leurs femmes sont entrées avec eux au Club et c'est précisément ce qui, dans les autres sociétés, les aurait amenés à en sortir, qui a contribué à les y maintenir. Les assemblées se sont transformées en réunions de famille et les balades à grande allure en voyages plus lointains, mais plus tranquilles. Les fêtes y sont toujours des plus réussies et les invitations en sont d'autant plus recherchées qu'elles sont plus rares. Et c'est justement parce qu'il est un club très fermé, que le C. C. P. a survécu à toutes les tourmentes et qu'il vivra assez pour qu'un élément jeune lui soit apporté, d'ici quelques années, par les fils de ses fondateurs.

LE TOUR DE TURIN

A l'instar de nos grandes villes de France, Turin a eu son épreuve de marche et sa course de Midinettes. Les Marcheurs se sont

Le Tour de Turin
M. Mosso, vainqueur de la catégorie Marcheurs.
Mlle Lagna, gagnante de la course des Midinettes.

rencontrés sur 10 kilomètres, les Midinettes sur 3 kilomètres. La première catégorie a été gagnée par Mosso en 52 minutes, la seconde par Mlle Lagna en 18 m. 27 s. Le challenge interclubs est revenu au club « Audax », de Turin.

AU VÉLODROME DU BAZACLE A TOULOUSE

Gros succès pour la réunion organisée au Vélodrome du Bazacle, à Toulouse, et dont le morceau principal était le match Bruni Dangla sur une heure avec entraîneurs. Dangla en est sorti victorieux après avoir cou-

Le départ de la Course de vitesse gagnée par Heller.

vert 60 kil. 500 dans l'heure. Dans les autres épreuves qui figuraient encore au programme de cette réunion, enregistrons les victoires de Marius Thé (motocyclettes), Heller (course de vitesse), Bedry (consolation).

LE FOOTBALL AU MANS

Dimanche dernier, le Sporting Club Amateur du Mans s'est rencontré dans un match

L'Equipe du Stade Alençonnais gagnante du match de football contre le Sporting Club Amateur du Mans.

d'entraînement avec le Stade Alençonnais. Cette dernière société qui a une équipe de joueurs de tout premier ordre a battu son adversaire par 34 points à 0.

LE PRIX ADRIEN-PAULY

Dimanche après-midi, avec un plein succès, le Stade Français a fait disputer, dans les bois de Saint-Cloud, sur une distance de 6 kilom. 500 environ, le Prix Adrien-Pauly, réservé aux scolaires.

Soixante concurrents se sont rangés sous les ordres du starter et une quarantaine ont terminé, dans un temps excellent, malgré un parcours accidenté.

Belle lutte pour la première place entre Bouscatié et Theuriet, finalement à l'avant

Bouscatié, 1er Theupiet, 2e, et Duval, 3e du Prix Adrien-Pauly

tage du coureur de l'Ecole Duvignau de Lanneau.

Dans le classement par équipes, l'Ecole Duvignau de Lanneau a assez facilement triomphé de l'Ecole de Madrid, qui, pour ses débuts, a réussi un coup de maître.

LE NOUVEAU PRÉSIDENT DE L'A.-C. D'AMÉRIQUE

Depuis quelques jours l'Automobile-Club d'Amérique possède un nouveau président. C'est M. Winthop Scanatt, un des chauffeurs de la première heure et les plus riches du pays des Yankees. M. Winthop Scanatt a remplacé M. Albert Shattuck, démissionnaire. Le nouveau "chairman" de l'Automobile-Club d'Amérique, sportsman dans toute l'acception du mot et très versé dans les questions automobile, auxquelles il s'intéresse depuis de longues années, semblait tout désigné pour ces fonctions, et son élection a été accueillie avec satisfaction par tous les chauffeurs américains.

M. Winthop Scanatt,
Président de l'A.-C. d'Amérique.

LOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Jurisprudence

QU'EST-CE QU'UNE VOITURE A DEUX FONDS

Nous croyons intéresser ceux de nos lecteurs qui n'en auraient pas eu encore connaissance, en mettant sous leurs yeux le texte d'un jugement rendu le 9 juin 1903, par le tribunal de commerce de Brest, contre la Compagnie de l'Ouest, jugement qui détermine ce que l'on doit entendre par voiture à deux fonds :

« Attendu qu'ainsi que le déclare la Compagnie de l'Ouest, le point sur lequel porte la contestation est de savoir si la voiture automobile litigieuse doit être taxée à raison de 0 fr. 25 par kilomètre ou bien à 0 fr. 32 comme voiture à deux fonds;

« Attendu que la Compagnie fait suivre, dans son tarif, la description des voitures à deux fonds des dénominations : omnibus, diligences, etc.; et que c'est bien là, en effet, ce que l'on a appelé voiture à deux fonds, permettant à des voyageurs de se placer aussi bien sur un fond que sur l'autre, c'est-à-dire les uns sur le fond intérieur ou intérieur, les autres sur le fond supérieur, qui peut aussi supporter des colis ou des bagages;

« Attendu que la voiture, objet du procès, est une voiture forme « tonneau » de la maison « Peugeot », qu'elle comporte deux places sur le siège de devant, celle pour le conducteur, et deux places dans la partie arrière, toutes ces places sur le seul et unique fond; qu'il est à remarquer, en outre, que cette voiture à tonneau est démontable, qu'elle peut être allégée par la suppression de la partie arrière, puisque le four du tonneau, les deux petites banquettes et la porte peuvent s'enlever sans que le fond de la voiture soit aucunement touché;

« Attendu que le tarif de la Compagnie est ainsi conçu :

« 1. Voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'interieur, par kilomètre. 0 fr. 25

« 2. Voitures à 4 roues, à 2 fonds et à 2 banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc., par kilomètre . . . . . 0 fr. 32

« Attendu que la voiture de M. R... ne peut être considérée comme voiture à deux fonds, et qu'il est impossible de la confondre avec les exemples pris par la Compagnie elle-même pour un omnibus ou une diligence; qu'elle n'est, en réalité, qu'une voiture à un fond. »

Et le *Bulletin des Transports* auquel nous empruntons cette citation ajoute :

« C'est dans le cahier des charges qu'est faite la distinction entre voitures à un fond et à deux fonds, et sur ce point, les tarifs généraux reproduisent textuellement les termes du tarif maximum. La Compagnie n'en était que d'autant plus mal venue à persister dans sa taxation évidemment erronée. »

Michelin et Cie.

FINANCE

L'Emprunt Chinois

La prospérité de notre marché a pour conséquence naturelle et légitime la venue d'affaires nouvelles. Après l'émission, si réussie, du Crédit Foncier, en voici une autre, fort intéressante : celle de l'Emprunt de 40 millions du gouvernement impérial de Chine, destiné exclusivement à l'établissement d'un chemin de fer entre Cheng-Ting-Fou (Tcheli) et Taï-Yuan-Fou (capitale du Chan-Si).

C'est lundi, 14 décembre courant, que la Banque Russo-Chinoise, la Banque de Paris et des Pays-Bas, le Comptoir National d'Escompte et la Société Générale offriront ces 80.000 obligations de 500 francs or — jouissance du 1er janvier 1904, remboursables au pair en vingt années par tirage au sort, exemptées de tous impôts chinois présents ou à venir — au prix de 482 fr. 50 payables 50 francs en souscrivant et le solde soit à la répartition (du 21 au 24 de ce mois), soit par versements échelonnés jusqu'au 1er mars.

L'intérêt annuel de 25 francs est payable par semestre, les 1er mars et 1er septembre.

Nul doute qu'avec l'énormité des capitaux dont elle dispose, l'épargne, qui a toujours marqué sa préférence pour les placements en obligations, ne réserve le meilleur accueil à cette émission.

C. Levrai.

BILLARD

Le professeur René jouant contre lui-même

Le professeur René, entre autres nombreuses qualités, possède au plus haut point celle d'être vraiment attentif a son jeu. La photographie ci-dessus en fait foi.

COMMENT DEVENIR FORT

Par J. de LERNE, avec Préface de Gabriel BONVALOT

1 volume..... 3.50

En vente à notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-Chaussée.

Les Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

0 FR. 75 la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : **1 fr. 50** *la ligne.*

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

AUTOMOBILES

Belle occasion, Ader, 12 chx limousine et tonneau. Etat neuf, marche parfaite. Hémery, 27, avenue Grande-Armée. (01246)

Offre cause achat nouvelle voiture, coupé Delahaye, 12 HP, appartenant à Madame la duchesse d'Uzès douairière, visible chez Delahaye, 10, rue du Banquier, Paris. (01247)

Une Voiture électrique de la Société des Voitures électromobiles, landaulet 4 places en parfait état de marche, carrosserie en parfait état, à vendre au prix de 4.000 francs, visible au Palais de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (2039)

CARTES POSTALES

M. Léon Merle, 30, rue du Petit-Musc, Paris, Echange cartes vues avec tous pays. Paris excepté. (01248)

CHIENS

A vendre, cause départ, Méo, Griffon Korthals de pure race, 10 mois, fils de Duck et de Frimousse de Beuville. Chien de toute beauté, intelligence rare. Gabriel Dumolié, Gabarret (Landes). (1249)

Chiens de garde, de chasse, d'appartement, 500 médailles. Ravry, 4, rue de l'Etoile, Paris. (01250)

OCCASIONS

A vendre, 100 francs, la collection complète de la " Vie au Grand Air ". Très bon état. James Delage, Montmoreau (Charente). (01251)

OFFICIERS MINISTERIELS

PROPRIÉTÉ à Paris (16e), 22, r. Mozart, pr. gares Passy et Boulainvilliers. Ce 1202 m. Mise à prix 250000 fr. — 2° Immeuble à Paris (13e) **35, R. PASCAL,** cont. 778 m. Rev. br. 17275 fr. M. à p. 200000 fr. — 3° Domaine et ferme des **TOURNELLES,** com. d'Hautefeuille Ce 246 h. 59 a. (S.-et-M.)lig.Est, sta. Montcerf. B. chasse att. forêt Crécy, jol. pêche. M.àp. 300000 f. Adj. s. 1 en. Ch. n. Paris, 22 déc. S'ad. Me Saintville, not. à Aubervilliers et not. Paris, Mes Godet et Ch. Champetier de Ribes, 8, r. Ste-Cécile. Dép. ench.

Etude de Me Pézier, avoué à Louviers.
Expropriation de Bonnecaze.

A VENDRE

en l'audience des criées du Tribunal Civil de Louviers (Eure), le samedi 26 Décembre 1903, à midi et demi, le

DOMAINE DE HOUETTEVILLE

arrondissement de Louviers,
d'une contenance totale de 446 hectares environ, comprenant maison d'habitation, terre de labour, bois, landes, friches et bruyères.
Mise à prix, 60.000 francs
plus le service d'une rente viagère de 5.000 francs à M. et Mme de Trébons, ladite rente réductible à 4.000 francs au décès du prémourant. Les crédi-rentiers sont âgés de 65 et 66 ans.
S'adresser pour tous renseignements :
à Me Pézier, avoué à Louviers, poursuivant;
à Me Lalouelle, notaire à Daubeuf-la-Campagne.

VENTE

au Palais de Justice, à Paris, le 23 Décembre 1903, à deux heures.

PROPRIÉTÉ A NEUILLY-SUR-SEINE

52, avenue de Neuilly,
Comprenant :

2 MAISONS ET 2 HOTELS

Contenance totale : environ 1681 m. 72.
Revenu brut : environ 50.000 francs.
Mise à prix . . . . . 500.000 francs.
S'ad. à Me de Cagny, av. à Paris, 11, r. de Rome;
Me Doyé, avoué et M. Gautron, administ. judiciaire

VENTE

au Palais de Justice, à Paris, le 16 Décembre 1903, à deux heures,
EN DEUX LOTS.

1° FERME A MORANGIS

(Seine-et-Oise).
Cont. : 58 hectares 27 ares 97 centiares environ.
Mise à prix : 220.000 francs.

2° FERME et DOMAINE de PONÇAY

(Indre).
Cont. : 291 hectares 03 ares 90 centiares environ et

BOIS DE ROUSSY

(Cher).
Contenance : 37 hectares 90 ares environ.
Mise à prix : 200.000 francs.
S'adresser à Paris :
à Mes Hardoin, Rougeon et Castagnet, avoués;
à Me Faroux, notaire;
A Longjumeau, à Me Guillaumin, notaire;
A Issoudin, à Me Etave, notaire.

VILLE DE PARIS

A adj. s. 1 ench. Ch. Not. de Paris, 29 déc. 1903.
TERRAIN ANGLE avenue de Breteuil et boulev. Garibaldi. Se 515m50. M. à pr. 200 fr. le m. S'ad. aux not. Mes Mahot de la Quérantonnais, 14, r. d. Pyramides, et Delorme, 11, r. Auber. Dép. ench.

CHEMINS DE FER

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS

HIVER 1903-1904

EXCURSIONS

aux Stations Thermales et Hivernales des
PYRÉNÉES et du GOLFE de GASCOGNE

Arcachon - Biarritz - Dax - Pau

Salies-de-Béarn, etc.

Tarif spécial G. V. n° 106 (Orléans)

Des Billets d'Aller et Retour, avec réduction de 25 °/o en 1re classe et de 20 °/o en 2e et 3e classes, sur les prix calculés au tarif général d'après l'itinéraire effectivement suivi, sont délivrés toute l'année, à toutes les stations du réseau de la Compagnie d'Orléans, pour les stations thermales et hivernales du réseau du Midi, et notamment pour : ARCACHON, BIARRITZ, DAX, GUETHARY (halte), HENDAYE, PAU, SAINT-JEAN-DE-LUZ, SALIES-DE-BEARN, etc.

Durée de validité : **33** jours, non compris les jours de départ et d'arrivée.

La Compagnie d'Orléans a organisé dans le grand hall de la gare de Paris-Quai d'Orsay une Exposition permanente d'environ 1.600 vues artistiques (peintures, eaux-fortes, lithographies, photographies), représentant les sites, monuments et villes des régions desservies par son réseau.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS à LONDRES

Via Rouen, Dieppe et Newhaven
par la Gare Saint-Lazare

SERVICES RAPIDES de JOUR et de NUIT
tous les jours (Dimanches et Fêtes compris)
et toute l'année
Trajet de jour en 8 h. 1/2 (1re et 2e cl. seulement)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.		Billets d'aller et retour valables pendant un mois.	
1re Classe. . .	43.25	1re Classe . . .	72.75
2e Classe . . .	32. »	2e Classe . . .	52.75
3e Classe . . .	23.25	3e Classe . . .	41.50

MM. les Voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven auront à payer une surtaxe de 5 fr. par billet simple et de 10 fr. par billet d'aller et retour en 1re classe ; de 3 fr. par billet simple et de 6 fr. par billet d'aller et retour en 2e classe.

Départ de Paris Saint-Lazare. .		10 h. 20 matin.	9 h. soir
Arrivées à Londres	London-Bridge . .	7 h. soir.	7 h. 40 mat.
	Victoria	7 h. soir.	7 h. 50 mat.
Départs de Londres	London-Bridge. .	10 h. matin.	9 h. soir.
	Victoria	10 h. matin.	8 h. 50 soir.
Arrivées à Paris Saint-Lazare. .		6 h. 40 soir.	7 h. 15 mat.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice versa comportent des voitures de 1re classe et de 2e classe à couloir avec W.-C. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette. La voiture de 1re classe à couloir des trains de nuit comporte des compartiments à couchettes (supplément de 5 fr par place). Les couchettes peuvent être retenues à l'avance aux gares de Paris et de Dieppe moyennant une surtaxe de 1 fr. par couchette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, un bulletin spécial du service de Paris à Londres.

CHEMINS DE FER
DE PARIS-LYON-MEDITERRANEE

Stations hivernales

NICE, CANNES, MENTON, etc.

Billets d'Aller et Retour de Famille
valables **33** jours

Il est délivré, du 15 Octobre au 15 Mai, dans toutes les gares du réseau P.-L.-M., sous condition d'effectuer un parcours simple minimum de 150 kilomètres, aux familles d'au moins trois personnes voyageant ensemble, des billets d'aller et retour collectifs de 1re, 2e et 3e classes, pour les stations hivernales suivantes : HYERES et toutes les gares situées entre SAINT-RAPHAEL-VALESCURE, GRASSE, NICE et MENTON inclusivement.

Le prix s'obtient en ajoutant au prix de quatre billets simples ordinaires (pour les deux premières personnes), le prix d'un billet simple pour la troisième personne, la moitié de ce prix pour la quatrième et chacune des suivantes.

La durée de validité de ces billets (33 jours) peut être prolongée une ou plusieurs fois de 15 jours, moyennant le paiement pour chaque prolongation d'un supplément égal à 10 °/o du prix du billet collectif. Arrêts facultatifs à toutes les gares situées sur l'itinéraire.

Les demandes de ces billets doivent être faites quatre jours au moins à l'avance, à la gare de départ.

CHEMINS DE FER
DE PARIS-LYON-MEDITERRANEE

Voyages Circulaires en Ita

Il est délivré, toute l'année, à la gare de P.-L.-M., ainsi que dans les principales gares situées sur les itinéraires, des billets de voyages circulaires à itinéraires fixes très variés, permettant de visiter les parties les plus intéressantes de l'Italie. La nomenclature complète des voyages figure dans le *Livret-Guide-Horaire P.-L.-M.*, vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares du réseau.

Exemple d'un de ces voyages : itinéraire 8 : Paris, Dijon, Mâcon, Aix-les-Bains, Modane, Turin, Milan, Venise, Bologne, Florence, Rome, Gênes, Vintimille, Nice, Marseille, Lyon, Dijon, Paris.

Durée du voyage : **60** jours.
PRIX : 1re classe **253** fr. **50** ; 2e classe **183** fr.

Costumes de Cuir pour Dam

PAUL DUPU
CRÉATEUR
5, rue Daunou, P

Franco à l'essai Spécimen des
MONTRES et BIJOUX
"TRIBAUDEAU"

G. TRIBAUDEAU, Fabricant Principal à BESANÇON, ses produits directement au Public, soit chaque année plus de 500.000 objets :
Montres, Chronomètres, Bijoux
Pendules, Orfèvrerie, Réparations
La Montre Tribaudeau ne se trouve dans aucune boutique. La demander à la Fabrique.
Gratis et Franco TARIFS ILLUSTRES

A.-A. TUNMER

27, rue du 4-Septembre PARIS Tél. 236-57

146, rue de la Pomp PARI Tél. 685-8

Gants de boxe.	5.25	6.50	7.50	9.50
Forme Corbett : 12.50				
Modèle adopté pour les championnats, pour boxe française ou anglaise				17.50
Gants pour boxe française.				15 .
Culottes de boxe	2.25	3.25	8.50	
Pantalons sans pieds, coton.	4.75.	Laine.		8.75
— avec pieds, —	5.50.	—		9.50
Maillots.	2.25	5.50	7.50	
Bottines toile. 8.50. Daim. 11.50. Peau noire.				13.50

TOUS ARTICLES POUR ESCRIME, CANNE & TOUS SPORTS
Catalogue illustré franco.

LAIT de VIOLETTES SAVON CRÈME | POUDRE ESSENCE

GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qualités requises pour la **BEAUTÉ** et la **FRAICHEUR** du **TEINT**
Se méfier des Produits artificiels. — SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE, Paris, et bons Parfumeurs

NOUVELLE METHODE de TRAITEMENT
A L'ÉLECTRICITÉ
d'après les
NOUVEAUX PERFECTIONNEMENTS
DE LA SCIENCE MODERNE

Camille COURNAND

CHIRURGIEN-DENTISTE DE LA FACULTÉ DE PARIS
332, Rue Saint-Honoré — PARIS
MAISON FONDÉE EN 1850

SPÉCIALITÉ D'AURIFICATION
ET DE BRIDGE-WORKS
Méthode américaine
TRAVAUX IRRÉPROCHABLES

Imp. de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard, Paris. — L. Bouchardeau, directeur.

Le Gérant : Jarrige.